ESTIMATES

Transport Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2004

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Minister of Public Works and Government Services Canada — 2004

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing — PWGSC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-4/14-2004
ISBN 0-660-62688-8

Foreword

105-01112/

In the spring of 2000, the President of the Treasury Board tabled in Parliament the document "Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada". This document sets a clear agenda for improving and modernising management practices in federal departments and agencies.

Four key management commitments form the basis for this vision of how the Government will deliver their services and benefits to Canadians. In this vision, departments and agencies recognise that they exist to serve Canadians and that a "citizen focus" shapes all activities, programs and services. This vision commits the Government of Canada to manage its business by the highest public service values. Responsible spending means spending wisely on the things that matter to Canadians. And finally, this vision sets a clear focus on results – the impact and effects of programs.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens on behalf of ministers. Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective performance reporting (provided in the *Guide to Preparing the 2004 Departmental Performance Report*: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents_e.asp). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes - benefits to Canadians and Canadian society - and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets the department's performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

In performance reports, departments and agencies strive to respond to the ongoing and evolving information needs of parliamentarians and Canadians. The input of parliamentarians and other readers can do much to improve these reports over time. The reader is encouraged to assess the performance reports of organisations according to the established principles, and provide comments to departments and agencies to help them improve in their next planning and reporting cycle.

This report is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site:
http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dpre.asp

Comments or questions can be directed to:
Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier
Ottawa, Ontario K1A OR5
OR at: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

Transport Canada

Departmental Performance Report

For the period ending March 31, 2004

Approved

Minister of Transport

Table of Contents

1.0 Messages 1

1.1 Minister's Message 1
1.2 Management Representation Statement 2

2.0 Summary of Departmental Performance 3

2.1 Progress and Performance Against *Report on Plans and Priorities* Commitments 3
2.2 Parliamentary Committee Recommendations 6

3.0 Context 8

3.1 About Transport Canada 8
3.2 Legislative Mandate 8
3.3 Transportation's Impact on Canadian Society 9
3.4 A Results-Oriented Organizational Structure 10
3.5 Our Co-delivery Partners 11

4.0 Departmental Performance 13

4.1 Linking Transport Canada's Strategic Outcomes to Government Priorities 13
4.2 A Model for Results-Based Performance 14
4.3 Performance Results by Strategic Outcome 15
4.3.1 Contribute to Canada's Economic Growth and Social Development 15
4.3.2 Ensure High Standards for a Safe and Secure Transportation System 32
4.3.3 Protect the Physical Environment 45
4.4 Transport Canada's Management Agenda 55
4.4.1 Introduction 55
4.4.2 Modern Management and Reporting on Results 57
4.4.3 Building Capacity for the Future 58
4.4.4 Accessibility and Connectivity 62

5.0 Annexes 64

5.1 An Overview of Departmental Spending 64
5.2 Departmental Summary of Spending Authority 65
Table 1 Financial Requirements by Authority 65
Table 1.1 Expenditures by Authority 67
Table 1.2 Impact of December 12, 2003 Announcements 68
5.3 Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending 69
5.4 Historical Comparison of Net Spending 70
5.5 Crosswalk Between Strategic Outcomes and Business Lines 71

5.6 Revenues : Respendable and Non-Respendable 72
5.7 Statutory Payments 74
5.8 Transfer Payments 75
Table 1 *Summary of Transfer Payments by Program/Business Line*. 75
Table 2 *Details of Transfer Payments by Program/Business Line*.... 76
5.9 Loans, Investments and Advances by Business Line 86
5.10 Contingent Liabilities 87
5.11 Major Regulatory Initiatives 88
5.12 Horizontal Initiatives 89
5.13 Procurement and Contracting 99
5.14 External Charging Information 100
5.15 Evaluations and Reviews 110

Our Offices 111

Key Links For More Information 112

Index 114

Acronyms Used

ACAP	....	Airports Capital Assistance Program
ATT	....	Access to Travel
ATVP	....	Advanced Technology Vehicle Program
CARAC	....	Canadian Aviation Regulation Advisory Council
CATSA	....	Canadian Air Transport Security Authority
CPA	....	Canada Port Authority
CSA	....	Canadian Shipping Act
CSECP	....	Cabin Security Enhancement Contribution Program
CSIF	....	Canadian Strategic Infrastructure Fund
DPR	....	Departmental Performance report
EBP	....	Employee Benefits Plan
GOL	....	Government Online
ICAO	....	International Civil Aviation Organization
IMO	....	International Maritime Organization
IM/IT	....	Information Management/Information Technology
ISPS	....	International Ship and Port Security
ITS	....	Intelligent Transportation System
LTSS	....	Land Transportation Standards Subcommittee
MFRAACP	....	Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program
NAS	....	National Airport System
OL	....	Official Languages
PWGSC	....	Public Works and Government Services Canada
RDMB	....	Research and Development Management Board
R&D	....	Research and Development
SDS	....	Sustainable Development Strategy
SOLAS	....	Safety of Life at Sea (International Convention)
SEA	....	Strategic Environmental Assessment Policy
SHIP	....	Strategic Highway Infrastructure Program
SMS	....	Safety Management System
TATC	....	Transportation Appeal Tribunal of Canada
TC	....	Transport Canada
TDC	....	Transportation Development Centre
TDG	....	Transportation of Dangerous Goods
TWRI	....	Toronto Waterfront revitalization initiative
WTO	....	World Trade Organization

1.0 Messages

1.1 Minister's Message

I am pleased to submit Transport Canada's *Departmental Performance Report* for the period ending March 31, 2004.

The past year was again a demanding one for the Department as efforts continued to ensure that all parts of the transportation system work effectively and in an integrated manner to provide Canadians with a transportation system that is safe, secure, efficient and environmentally sustainable.

Concrete actions are reported that reflect a policy framework designed to support competition in the transport sector. We have made strategic investments in transportation infrastructure, with, for example, over $65 million having been invested in highway improvement projects under the *Strategic Highway Infrastructure Program*.

In cooperation with public and private sector partners, efforts continued to modernize and harmonize regulatory frameworks and to promote a safety culture. Continuing a 10-year trend, the overall safety record of the sector improved again in 2003. Significant initiatives were also undertaken to enhance the security of the Canadian transportation system, including implementation of the Canada-U.S. Smart Border Action Plan.

On the environmental front, we have continued to deliver on the Department's *2001-2003 Sustainable Development Strategy* and to undertake initiatives supporting Canada's Kyoto and climate change commitments.

I believe that this report demonstrates the importance of transportation to Canada and how government and Canadians have contributed to building a safe, secure and reliable transportation system that supports our prosperity as a nation and contributes to our high quality of life.

The Honourable Jean-C. Lapierre, P.C., M.P.
Minister of Transport

1.2 Management Representation Statement

MANAGEMENT REPRESENTATION STATEMENT

Departmental Performance Report 2003-04

I submit, for tabling in Parliament, the *2003-04 departmental performance report* (DPR) for

TRANSPORT CANADA

This report has been prepared based on the reporting principles and other requirements in the 2003-04 Departmental Performance Reports Preparation Guide and represents, to the best of my knowledge, a comprehensive, balanced, and transparent picture of the organization's performance for fiscal year 2003-04.

Signed:	[signature]
Name:	Louis Ranger
Title:	Deputy Minister
Date:	04-09-28

2.0 Summary of Departmental Performance

2.1 Progress and Performance Against *Report on Plans and Priorities* Commitments

The following highlights some of the more public aspects of Transport Canada's performance in 2003-04. For a more complete summary ofTransport Canada's performance please refer to Section 4.3 Performance Results by Strategic Outcome.

Strategic Outcome: **Contribute to Canada's economic growth and social development**
2003-04 Performance Highlights
Strategic Highway Infrastructure Program (SHIP): In 2003-04, Transport Canada spent over $65 million on highway and border improvement projects that provide the safe and efficient movement of people and goods, support trade and economic development, and promote sustainable transportation. For more information visit: www.tc.gc.ca/SHIP/menu.htm. ***Canada Strategic Infrastructure Fund***: The Canada Strategic Infrastructure Fund targets large-scale projects in areas such as water quality and access; trade corridors; broadband connectivity; sustainable urban growth; and northern infrastructure. In 2003-04, Transport Canada spent approximately $5 million on the twinning of Route 2 in New Brunswick. For more information visit: www.infrastructure.gc.ca/csif/index_e.shtml?menu33. ***Border Infrastructure Fund***: The Border Infrastructure Fund supports initiatives in the Smart Border Action Plan by contributing to projects that reduce border congestion, improve the flow of people, goods and services and expand infrastructure capacity over the medium term. Transport Canada works closely with Infrastructure Canada to identify worthy projects for funding. For more information visit: www.infrastructure.gc.ca/bif/index_e.shtml?menu32. ***Airports Capital Assistance Program (ACAP)***: Transport Canada is committed to helping to make safety improvements at eligible airports through the ACAP, the objective of which is to ensure that safety related concerns are addressed and that the airports can operate in a safe manner according to relevant regulations. During 2003-04, Transport Canada transferred a total of $32.2 million for 63 projects at 47 airports. ACAP projects have a demonstrable impact helping airports to maintain and improve safety, increase the life expectancy of assets and reduce operating costs. Latest audit results are available at: www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/2003/1577-03-001/menu.htm ***Port Divestiture Program***: Under the Port Divestiture Program Transport Canada is transferring the ownership and operation of regional/local ports across the country to port users and stakeholders. The Program is premised on the principle that local communities can operate and maintain the ports more economically than the Government of Canada, and are best placed to make decisions in the local interest. As at March 31, 2004, Transport Canada had divested 452 of its original 549 ports (82 %). ***Accessibility in the National Transportation System***: A Memorandum of Understanding was signed by the government of Nunavut in support of the Access to Travel (ATT) website, increasing the total number of partners to eight provinces and three territories. The ATT site provides travellers with disabilities with information on accessible transportation services across Canada, posts links to information on travel resources and government policies, and acts as a medium by which the public can lodge a complaint or make an inquiry relating to accessible transportation. For more information visit: www.accesstotravel.gc.ca/main-e.asp.

Strategic Outcome: **Ensure high standards for a safe and secure transportation system**
2003-04 Performance Highlights

Transportation Safety Statistics by Mode: Although the number of accidents was up for all modes of transportation in 2003, the number of transportation-related fatalities for marine and rail remained below those of 2002. Moreover, the number of transportation-related fatalities has remained below the previous five-year average in aviation, rail, marine and the transportation of dangerous goods, as well as slightly below for road (2002 data). For more information visit: www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2003/4_e.htm

Public Confidence in Air Travel: High public confidence in air travel provides another indicator of progress towards Transport Canada's safety and security strategic outcome. In an August 2002 survey, 98 % of Canadians expressed either moderate or high confidence in flight safety in Canada; 60 % gave a high confidence rating. The same question was repeated in March 2004, yielding the same overall confidence rating of 98 % and a high confidence rating of 67 %, an increase of 7 % in high confidence.

Aviation Security: The Canadian Aviation Security Regulations were enhanced by the introduction of new requirements for the screening of non-passengers, such as airline personnel (including flight crew), airport employees, refuelers, caterers, etc., including their possessions and vehicles where applicable, when entering an airport restricted area or, under certain circumstances, within a restricted area. With financial support provided through Transport Canada's Cabin Security Enhancement Contribution Program (CSECP), reinforced doors have been installed on all eligible operational aircraft. The CSECP officially terminated on March 31, 2004. There were 28 operators with 486 eligible aircraft in the program. For more information visit: www.tc.gc.ca/CivilAviation/International/csecp.htm

Emergency Preparedness: Transport Canada, on its own or in collaboration with other organizations and levels of government, plays a key role to ensure Canada's preparedness in the event of national, regional and local emergencies. For example, Transport Canada monitored and provided technical assistance to local officials where appropriate during major events on a number of occasions such as the Ontario Blackout in August 2003, the monitoring of hurricanes Isabel, Kate and Juan, geomagnetic and solar storms, and during the British Columbia forest fires. Transport Canada continued to enhance its capability to respond to incidents as a result of its experience during these events. For more information visit: www.tc.gc.ca/vigilance/sep/emergency_preparedness/menu.htm

Rail Safety: Pursuant to the ***Railway Safety Act,*** which authorizes the Minister of Transport to make financial contributions toward railway works that would improve the safety of crossings at grade of roads and lines of railway, the Grade Crossing Improvement Program is currently investing $7.5 million annually in such improvements. Since 1994-95, over 1,000 projects have been undertaken with an investment in safety of over $100 million. For more information visit: www.tc.gc.ca/railway/gcip.htm.

Science and Technology / Research and Development: Transport Canada maintains the Transportation Development Centre (TDC), the Government of Canada's centre of excellence for multi-modal transportation research and development aimed at improving the efficiency, environmental performance, safety, and security of the Canadian transportation system. The results of TDC research projects are posted on the Internet at: www.tc.gc.ca/tdc/menu.htm. Approximately 75 technical reports were released in 2003-04.

***Strategic Outcome*:** **Protect the physical environment**
2003-04 Performance Highlights

Sustainable Development Strategy: Transport Canada's Sustainable Development Strategy (SDS) has guided the Department's sustainable development initiatives. During 2003-04, Transport Canada made notable progress towards achieving the remaining commitments within its 2001-2003 SDS, while concurrently developing the 2004-2006 SDS. A few examples of 2003-04 SDS achievements include:

- The Moving On Sustainable Transportation program is a key departmental initiative for enhancing awareness of sustainable transportation. In 2003, Transport Canada announced funding for 11 projects under the sixth round of the program. Thirty-nine projects with contributions totalling approximately $1.2 million have been funded in the second phase of the program.

- Transport Canada is committed to managing its contaminated sites in a responsible manner. During 2003-04, Transport Canada spent $13.1 million on assessments and remediation/risk management of contaminated sites. Eighty-nine % of Transport Canada's contaminated sites have undergone remediation or risk management, contributing towards the Department's strategic objective to protect the physical environment.

- Transport Canada's *Commuter Options: The Complete Guide for Canadian Employers* offers Canadian employers a practical and comprehensive tool for improving commuter options for their employees. As of the 2003-04 fiscal year, over 150 copies of this toolkit have been distributed in Canada and internationally to all levels of government and the private sector. In addition, Commuter Options workshops have been delivered in each of Transport Canada's regions and to other federal departments.

For more information about Transport Canada's Sustainable Development Strategy and related activities, visit: www.tc.gc.ca/programs/environment/menu.htm

Climate Change: The Government of Canada is working to respect its commitments to the Kyoto Protocol on climate change in a way that produces long-term and enduring results while maintaining a strong and growing economy. Transport Canada is leading the urban transportation and freight transportation measures already underway, and is working jointly with other departments on efforts to improve motor vehicle fuel economy. Examples of climate change related activities and achievements include:

- Transport Canada's Advanced Technology Vehicle Program (ATVP) tests, demonstrates and evaluates existing fuel-efficient vehicle technology. To date, more than 6 million Canadians have been made aware of the ATVP, hence raising the awareness of the public towards advanced technology vehicles and the role these vehicles can play in a sustainable future.

- In 2003-04, Transport Canada completed an in-depth analysis of the socio-economic costs and benefits of reducing greenhouse gas emissions in the passenger and freight transportation sectors. The study provides Transport Canada with a framework to assess costs, as well as the benefits, of proposals to reduce greenhouse gas emissions in the passenger and freight sectors.

For more information about Transport Canada's Climate Change achievements and activities, visit: www.tc.gc.ca/programs/environment/climatechange/menu.htm

Also of note during the 2003-04 reporting period were several organizational changes announced by the Government on December 12, 2003:

- Responsibility for regulations and policies related to pleasure craft, protection of navigable waters, marine navigation systems and pollution prevention, and associated resources, were transferred to Transport Canada from the Department of Fisheries and Oceans – Canadian Coast Guard.

- Responsibility for managing the federal portion of the Toronto Waterfront revitalization initiative (TWRI), and associated resources, was transferred from Transport Canada to Human Resources and Skills Development Canada. The TWRI is a $1.5 billion project shared equally between the Government of Canada, the Province of Ontario and the City of Toronto to begin the transformation of Toronto's waterfront.

As well on December 12, 2003, there was a realignment of Ministerial portfolios which resulted in responsibility for Canada Post Corporation and the Royal Canadian Mint, and responsibility for the Canada Mortgage and Housing Corporation, Canada Lands Company Ltd., the Old Port of Montreal Corporation, and Queens Quay West Land Corporation being transferred from the Minister of Transport to the Ministers of National Revenue and Environment respectively. Subsequently, those Transport Canada resources associated with the related portfolio management function were transferred to the Canada Revenue Agency and Environment Canada.

In accordance with Treasury Board Secretariat's instructions for the preparation of the 2003-04 Departmental Performance Report, Transport Canada's performance and financial data for 2003-04 has been adjusted to reflect all December 12, 2003 changes retroactive to April 1, 2003.

2.2 Parliamentary Committee Recommendations

The Standing Committee on Transport released one report during the 2003-04 reporting period entitled *An Industry in Crisis: Safeguarding the Viability of the Canadian Airline Industry*.

The report is available at: www.parl.gc.ca/InfocomDoc/37/2/TRAN/Studies/Reports/tranrp02-e.htm.

The Government's response is available at: www.parl.gc.ca/common/committee.asp?Language=E.

One of the Committee's recommendations was that the federal government wind-up the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) and establish a multi-modal Transportation Security Authority. In its response, the Government noted that it is confident that the security of the transportation system can be delivered through existing structures and initiatives. Information about Transport Canada's transportation security activities and performance may be found in section 4.3.2 of this report. Information about CATSA is available at: www.catsa-acsta.gc.ca/english/index.htm.

Another of the Committee's recommendations, aimed at reducing some of the cost-pressures facing Canadian airports and Canadian air carriers, was that the federal government suspend rental payments by airports for a two-year period, and that the airports pass the rental savings to air carriers. In its response, the Government noted that in recognition of the immediate pressures experienced by Airport Authorities as a result of the war in Iraq, the outbreak of Severe Acute Respiratory Syndrome and Air Canada's bankruptcy filing, the Government had instituted short-term relief to National Airport System (NAS) airport authorities in the form of a rent deferral (i.e. a rent reduction of a minimum of 10 %) for a 24-month period. The rent reductions are to be recovered, interest free, over a ten-year period beginning in 2006.

As well in 2003-04, Transport Canada completed a comprehensive National Airports Rent Policy Review to assess that rents paid by airport authorities to the federal government were based on sound public policy. Recommendations arising from the review are being finalized.

For more information about Transport Canada initiatives related to airport rents, refer to section 4.3.1 of this report under the headings 'Short-term Financial Relief for Canada's Air Industry' and 'National Air Rent Policy Review.'

3.0 Context

3.1 About Transport Canada

Transport Canada is responsible for the transportation policies, programs and goals set by the Government of Canada. The Department works to ensure that all parts of the transportation system work effectively and in an integrated manner to provide Canadians with a sustainable system that is safe and secure, efficient, and environmentally responsible.

Our Vision...

The best transportation system for Canada and Canadians

Our Mission...

To develop and administer policies, regulations and programs for a safe, efficient and environmentally responsible transportation system

3.2 Legislative Mandate

In Canada, all levels of government have some responsibility for the country's transportation system.

Transport Canada delivers its programs and services under numerous legislative and constitutional authorities. Its focus is on developing a modern and relevant legislative framework that will enhance the safety, security, competitiveness and environmental sustainability of Canada's transportation system.

A full listing of the legislation administered by Transport Canada can be found on our website at www.tc.gc.ca/acts-regulations/listofacts/menu.htm

Some of the legislation administered by Transport Canada:

- *Aeronautics Act*
- *Canada Marine Act*
- *Canada Shipping Act*
- *Canada Transportation Act*
- *Canadian Air Transport Security Act*
- *Department of Transport Act*
- *Marine Liability Act*
- *Motor Vehicle Safety Act*
- *Motor Vehicle Transport Act, 1987*
- *Railway Safety Act*
- *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*

3.3 Transportation's Impact on Canadian Society

Transportation is everywhere in the lives of Canadians. Transportation opens markets to natural resources, agricultural products and manufactured goods, and supports Canada's service industries. It lessens the challenges presented by topography. It also links communities and reduces the effects of distances between people. Transportation needs evolve over time as social and economic circumstances and conditions change.

Some transportation facts:

- Eighty % of Canadians live in urban centres with a population of 10,000 people or more, and close to two thirds of Canadians live in Canada's 27 census metropolitan areas. The increasing proportion of Canadians living in urban centres is due to population growth in four major urban areas: Ontario's Golden Horseshoe, the Montreal area, British Columbia's Lower Mainland and the Calgary-Edmonton corridor.

- Commuting patterns within Canada's larger urban centres have changed in the last 20 years, the number of workers commuting within the core falling by 10 %, while commuting within a suburban municipality, between a core and the surrounding municipalities, and between surrounding municipalities all increased. The automobile continues to be Canadians' most common form of transportation to work.

- More than 98 % of the Canadian population lives within a 25-kilometre radius of the country's main highways. Ninety-two % of the population is within a 100-kilometre radius of one of the top 167 airports of the country.

- The national transportation system is made up of a road network of more than 1.4 million two-lane equivalent kilometres, 48.9 thousand kilometres of railway tracks, 1,746 airports for fixed-wing aircraft, 335 ports, 1,023 fishing harbours, and inland waterways, including the St. Lawrence Seaway.

- In 2003, transportation industries accounted for 4 % of the gross domestic product. Investment in transportation made up 2.8 % of the gross domestic product.

- Total Canada/U.S. merchandise trade in 2003 was $530 billion, or about $1.5 billion per day; of this, 63 % was by truck and 17 % was by rail. Total Canadian trade with all countries was $715 billion in 2003. Of this, 53 % ($379 billion) was by road, 14 % ($97 billion) was by rail, 15 % ($107 billion) was by marine and 10 % ($72 billion) was by air.

For more information, please see the *Transportation in Canada 2003 Annual Report* at: www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2003/toc_e.htm

3.4 A Results-Oriented Organizational Structure

To respond to the risks and challenges associated with Canada's complex national transportation agenda, Transport Canada has adopted a matrix management approach to define accountabilities for leadership on an organizational and functional basis. This approach ensures that results are delivered in an integrated manner that still respects regional differences.

During the 2003-04 reporting period, Transport Canada was divided into four headquarters groups led by Assistant Deputy Ministers, and five regions, led by Regional Directors General. Departmental headquarters also included Communications, General Counsel and the Offices of the Minister and Deputy Minister. Organizational leads were accountable for the management of their organizations and for the delivery of results.

Functionally, in 2003-04, Transport Canada was divided into four business lines, each of which comprised two or more service lines (see following chart). The business lines reflected the Department's programs and services and did not mirror the organizational lines exactly. The four business lines cut across the regional organizations to ensure a multi-modal focus that concentrated on shared strategies and results. Business/service lines were the forums for setting national programs, policies and standards. They also provided functional leadership to the regional offices, which were established to help ensure that services are delivered as close as possible to clients and stakeholders.

Transport Canada Business Lines and Services Lines
2003- 2004 Reporting Period

3.5 Our Co-delivery Partners

Most transportation issues today require a multi-disciplinary approach — one that considers a broad range of safety, economic and environmental factors, and relies on partnerships and the collaborative efforts of many jurisdictions and stakeholders.

Transport Canada works in co-operation with hundreds of other organizations with an interest in transportation issues.

Other federal organizations — whose programs and services may be affected by transportation activities — Agriculture and Agri-Food Canada, Blue Water Bridge Authority, Canada Border Services Agency (formerly Canada Customs and Revenue Agency), Canada Port Authorities, Canadian Air Transport Security Authority, VIA Rail, Canadian Food Inspection Agency, Canadian Nuclear Safety Commission, Canadian Security Intelligence Service, Canadian Transportation Agency, Transportation Appeal Tribunal of Canada (formerly Civil Aviation Tribunal), Department of National Defence, Environment Canada, Federal Bridge Corporation Limited, Fisheries and Oceans Canada, Health Canada, Industry Canada, Infrastructure Canada, Justice Canada, Natural Resources Canada, pilotage authorities, Royal Canadian Mounted Police, Solicitor General of Canada, and the Transportation Safety Board.

Provincial, territorial and municipal governments — particularly concerning the maintenance of the highway system and promotion of road safety, as well as the co-delivery of the Transportation of Dangerous Goods program.

Transportation sector industries — all of which count on the fair application of regulations and the development of policies to enhance the efficiency of the transportation system, for example: Air Canada, WestJet and other air carriers, Association of International Automobile Manufacturers of Canada, Canadian Pacific Railway, Canadian equipment manufacturers, manufacturers of aviation equipment, Canadian National Railway, Canadian Steamship Lines, Canadian Vehicle Manufacturers Association, NAV CANADA, St. Lawrence Seaway Management Corporation, and the Upper Lakes Group Inc.

Agencies and associations — with a vested interest in the transportation infrastructure, regulatory regime and safety: Association of Canadian Port Authorities, Air Transport Association of Canada, Association québécoise de transport et des routes, Canada Safety Council, Canadian Association of Petroleum Producers, Canadian Chemical Producers' Association, Canadian Airports Council, Canadian Bus Association, Canadian Council of Motor Transport Administrators, Canadian Energy Pipeline Association, Canadian Ferry Operators Association, Canadian Marine Advisory Council, Canadian Ship Owners Association, Canadian Trucking Alliance, Canadian Urban Transit Association, Chamber of Maritime Commerce, Chamber of Shipping of British Columbia, Council of Marine Carriers, Federation of Canadian Municipalities, Motor Coach Canada, National Transportation Week, Operation Lifesaver, Railway Association of Canada, Shipping Federation of Canada, Transportation Association of Canada, Tourism Industries Association of Canada, Transportation of Dangerous Goods General

Policy, Intelligent Transportation Systems Society of Canada Advisory Council, Federal-Provincial/Territorial TDG Task Force, unions, and vehicle manufacturers associations.

International organizations — to share information and harmonize transportation regulations — Asia-Pacific Economic Co-operation, European Joint Airworthiness Authorities, International Bridge Authorities, International Civil Aviation Organization, International Labour Organization, International Maritime Organization, International Organization for Standardization, North Atlantic Treaty Organization, National Highway Traffic Safety Administration, Society of Automotive Engineers, Organization for Economic Cooperation and Development, the Summit of the Americas, United Nations Committee of Experts on the Globally Harmonized System of Classification and Labeling of Chemicals, United Nations Economic Commission of Europe Global, World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, International Atomic Energy Agency, U.S. Department of Transportation, U.S. Federal Emergency Management Agency, U.S. Transportation Security Administration, European Civil Aviation Conference, and World Road Association, among others.

4.0 Departmental Performance

4.1 Linking Transport Canada's Strategic Outcomes to Government Priorities

Government Themes 2003-04		
Making Canada a magnet for talent and investment – a world leader in innovation and learning		
Building competitive cities and healthy communities	***Protecting the security of Canadians***	***Building a healthy environment and tackling the challenge of climate change***
↓↑	↓↑	↓↑
Departmental Strategic Outcomes		
Contribute to Canada's economic growth and social development	***Ensure high standards for a safe and secure transportation system***	***Protect the physical environment***
Ultimate Outcomes		
An integrated and inter-modal transportation system that is: • efficient, effective, viable, affordable, and accessible; • responsive to users and to communities; and • competitive and harmonized, both domestically and internationally.	Protection of life, health and property. High confidence in the safety and security of our transportation system.	Environmentally sustainable transportation system for Canadians. Reduction of greenhouse gas emissions and pollution from the transportation sector. Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities.
2003-04 Spending by Strategic Outcome[1]		
$679,204	$757,316	$14,264
↑	↑	↑
Contributing Business Line – Primary (P) or Secondary (S)[2]		
Policy (P) Programs and Divestiture (P) Safety and Security (S)	Safety and Security (P) Programs and Divestiture (S)	Programs and Divestiture (P) Safety and Security (S) Policy (S)
Departmental Administration contributes indirectly to all strategic objectives.		

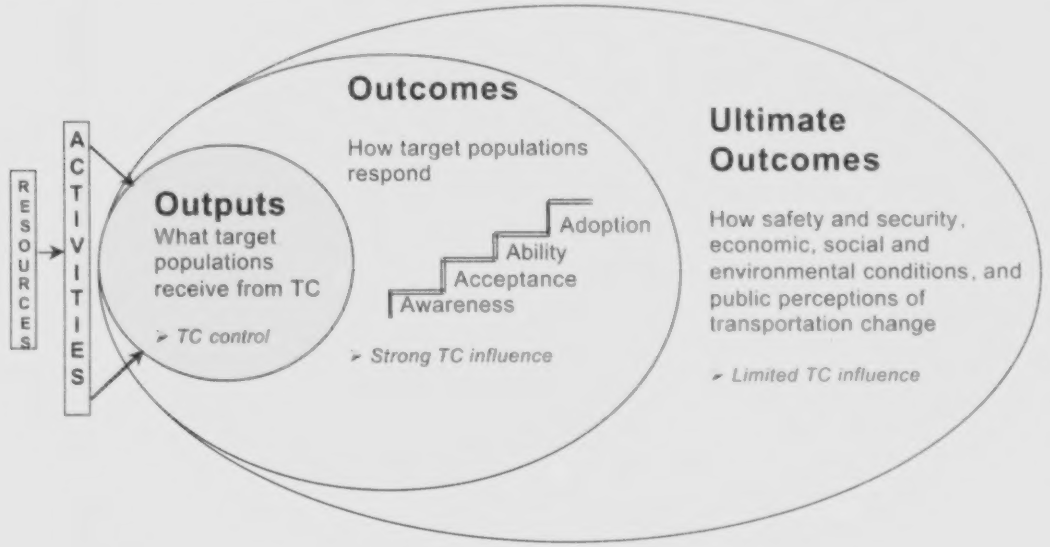
1. *The linking of our 2003-04 net resources spending to the strategic objectives is based on a reasonable approximation, to provide the reader with a sense of the magnitude of spending devoted to the achievement of outcomes. Note that Crown corporations have been included in the economic objective and/or the safety and security objective as appropriate.*
2. *See Annex 5.5 of this report for a crosswalk of spending by strategic outcomes and business lines.*

4.2 A Model for Results-Based Performance

For the last number of years, Transport Canada has used the Spheres of Influence performance logic model, which is illustrated below. In this model, the Department's performance is assessed against three levels of results. Each level builds on the previous one, beginning with the operational and management activities and outputs, which lead to behavioural outcomes, and then to the high-level ultimate outcomes that impact Canadians.

By establishing a results chain that explains the Department's contribution to outcomes, the model helps address the question of attribution. Because Transport Canada's strategic objectives — safety and security, economic growth, environmental — are not exclusively within the Department's control, the logic model allows the identification of key behaviours the Department can influence to achieve results.

Spheres of Influence Model



4.3 Performance Results by Strategic Outcome

4.3.1 Contribute to Canada's Economic Growth and Social Development

Ultimate Outcomes
A transportation system that is:

- efficient, effective, viable, affordable and accessible;
- responsive to users and communities; and
- competitive and harmonized, both domestically and internationally.

1. Marketplace Framework

Competition and market forces guide the growth and development of the national transportation system. A strong and healthy marketplace encourages existing competitors and new entrants to innovate and provide new services to meet the transportation needs of Canadians. At the same time, the marketplace must respond to Canada's social values, demographic trends and geographical challenges. The following are examples of specific initiatives undertaken by Transport Canada in 2003-04 to support a strong marketplace framework for Canada's transportation system.

Multi-modal Transportation

Bill C-26 Transportation Amendment Act
Based on the undertakings initiated by its 2003 transportation policy framework, *Straight Ahead – A Vision for Transportation in Canada*, the Government of Canada introduced the *Transportation Amendment Act* (Bill C-26) in Parliament in February 2003. Bill C-26 contained a series of amendments to the *Canada Transportation Act* to fine-tune the legislation's marketplace framework provisions. Bill C-26 also proposed a new *VIA Rail Canada Act* confirming VIA Rail's current mandate. Bill C-26 had not passed final reading before Parliament was prorogued in November 2003. The proposed amendments will be revisited based on comments heard by the Standing Committee on Transport during hearings on the Bill and subsequent consultation. It is anticipated that a new Bill will be introduced in 2004-05.

Intermodal Freight
In 2003-04, Transport Canada conducted consultations with provincial and municipal governments, shippers, carriers, academia and other subject experts to improve the Department's understanding of Canada's intermodal freight transportation system, and to identify barriers affecting the efficiency of intermodal freight. Analysis of the results of the consultations is underway with the goal of developing an intermodal freight policy framework. Progress toward this goal will be further reported in the *2004-05 Departmental Performance Report.*

Accessibility in the National Transportation Network
The federal government has a role, through its transportation policy, to foster an accessible transportation network that is free of undue obstacles for persons with disabilities and others with

unique needs. The Department has pursued three key activities and initiatives related to the voluntary sector, as well as the Intercity Bus Code of Practice awareness campaign, and the Access to Travel website, in support of this goal:

- Stemming from recommendations made by the Minister's Advisory Committee on Accessible Transportation, an effort was made to enhance **voluntary sector partnerships**. This initiative was reflected through the sponsorship of a workshop on travel with a service animal that brought together carriers, operators, service animal users and professional service animal trainers. The Department also worked in concert with the voluntary sector to aid the Canadian Air Transport Security Agency in the development of an online training module specifically designed to improve the skills and knowledge of airport security personnel in screening passengers with disabilities.

- The **Intercity Bus Code of Practice Awareness Campaign** was completed. The Department, in partnership with the Canadian Bus Association, developed and distributed public education material in the form of brochures, posters and bookmarks to the bus industry, provincial and territorial governments and the voluntary sector. The impact of this campaign will be measured in 2004-05.

- A formal memorandum of understanding was signed by the government of Nunavut in support of the **Access to Travel (ATT) website**, increasing the total number of partners to eight provinces and three territories. Information on local ground transportation has also been enhanced on the ATT, and, as a result, more than 600 transportation services are listed for users. The Access to Travel site provides travellers with disabilities with information on accessible transportation services across Canada, posts links to information on travel resources and government policies, and acts as a medium by which the public can lodge a complaint or make an inquiry relating to accessible transportation. Visit the Access to Travel website at: www.accesstotravel.gc.ca/main-e.asp.

WTO General Agreement on Trade in Services

Transport Canada continues to take an active role in Canada's bilateral, plurilateral and multilateral trade negotiations. With respect to the current multilateral Doha Development Round of negotiations in the World Trade Organization (WTO), Transport Canada is playing a key role in the negotiation of services, under the General Agreement on Trade in Services. In April 2003, Canada's Initial Conditional offer was publicly released at the same time as it was transmitted to WTO members. The offer contains new commitments in the areas of international maritime transport services, maritime auxiliary services and improvements in road transportation services. Additionally, in February 2004, Transport Canada launched a comprehensive consultations exercise in order to refine Canada's strategy in the transportation services sector in preparation for ongoing General Agreement on Trade in Services negotiations, as well as other anticipated trade negotiations.

Air Transportation

Short-term Financial Relief for Canada's Air Industry

In response to unprecedented challenges faced by the air industry in recent years (Severe Acute Respiratory Syndrome, the war in Iraq, 9/11, Air Canada), the Government of Canada announced $80 million in short-term financial relief for airport authorities in July 2003.

Airport authorities that pay rent received a reduction of a minimum of 10 % of their rents for a 24-month period commencing July 1, 2003, with larger deductions depending on the decline in passenger levels experienced between April 2002 and April 2003. The rent reductions are to be recovered, interest-free, over a ten-year period beginning in 2006. Airport authorities that do not yet pay rent but have at least one chattel payment due between July 1, 2003 and June 30, 2005 are able to defer their next two annual payments.

Airport rent deferrals have provided, and will continue to provide, airport authorities with important short-term cash savings so they can deal effectively with the difficulties in the air industry and can continue to provide safe, reliable airport infrastructure to airlines and the travelling public.

The rent deferral amounts by individual airport authority are as follows:

($000)	2003-04	2004-05	2005-06	Total
Rent *				
Toronto	15,280	21,027	5,257	41,564
Vancouver	7,441	10,405	2,682	20,528
Calgary	1,777	2,442	621	4,840
Montreal	820	1,065	294	2,179
Ottawa	857	1,169	298	2,324
Halifax	266	429	110	805
Winnipeg	283	383	97	763
Victoria	85	112	28	225
Total Rent	***26,809***	***37,032***	***9,387***	***73,228***
Chattels				
Regina	144	144		288
Saskatoon	178	178		356
St. John's	399	399		798
London	258	258		516
Quebec	321	321		642
Thunder Bay	581	581		1,162
Moncton		545	545	1,090
Charlottetown		201	201	402
Saint John		227	227	454
Gander		487	487	974
Fredericton		266	266	532
Total Chattels	***1,881***	***3,607***	***1,726***	***7,214***
Total Program	***28,690***	***40,639***	***11,113***	***80,442***

* Edmonton declined to participate in the rent deferral program.

Aviation War Risk Liability Coverage for Canadian Airports

Following the September 2001 terrorist attacks in the United States, insurers cancelled aviation war risk liability coverage for Canadian airports, air carriers, NAV CANADA, the Air Transportation Security Corporation (which has since been replaced by the Canadian Air

Transportation Security Authority), and other aviation service providers. As a temporary measure, the Minister of Transport was authorized to provide an indemnity for aviation war risk liability (the liability indemnity program has since been extended until the end of 2004). The indemnity program contributes to the short-term recovery of the Canadian air industry by providing stable and viable third party war risk insurance coverage, thereby promoting business stability and continuity, and maintaining the competitive position of the Canadian air industry.

Transport Canada is committed to working with the insurance industry, the International Civil Aviation Organization, and the air industry to examine options and seek a long term solution to the situation in order to provide Canadians with affordable and dependable air transportation.

Computer Reservations Systems Regulatory Amendments

The Canadian Computer Reservation Systems Regulations came into force on June 6, 1995. At that time, computer reservation systems and travel agents were the primary means by which airlines distributed and sold their air services. Since 1995, alternative distribution channels such as the Internet have emerged.

Following extensive consultations, including a public hearing, the government introduced amendments to the Regulations to come into force in 2004. The amended Regulations reflect the Government of Canada's desire to move to a more deregulated system that continues to protect the interests of air travellers and fosters enhanced competition in the air industry.

Ongoing Monitoring of the Airline Industry

Transport Canada monitors the Canadian and international airline industry on an ongoing basis. Through a joint government/industry initiative, air carriers serving Canada submit data to Transport Canada via two web interfaces, reducing data-reporting costs for airlines and enhancing the timeliness and availability of air-transportation statistics for decision making. Airline industry monitoring includes passenger and cargo traffic levels, points served, changes in the services offered to the public by the major air carriers in Canada, and financial considerations. Air Canada's assignment into Court protection under the *Companies' Creditors Arrangement Act* in April 2003, for example, has had implications for the entire Canadian aviation industry and Air Canada's situation is closely monitored.

Marine Transportation

Review of the Canada Marine Act

After consultation with private sector and government stakeholders, the Minister of Transport completed a statutory review of the *Canada Marine Act*, which was subsequently tabled in Parliament in June 2003. The review report is available at: www.tc.gc.ca/pol/en/Marine/cma_report.htm.

The marine industry is evolving quickly, and the associated issues are complex. Research and analysis with potential future implications for the *Canada Marine Act* are continuing. Areas of further research include increased spending by the U.S. for port security, the competitiveness of Canada Port Authorities, and evolving marine market trends. Transport Canada will report any

actions resulting from the review of the *Canada Marine Act* and associated continuing research in future years.

Marine Industry Benefits Study

In 2003, Transport Canada initiated the Marine Industry Benefits Study, a joint industry/government initiative aimed at evaluating the impact of the marine transportation industry on the Canadian economy as a whole. The aim of the study is to provide a better understanding of the economic impacts and benefits of the Canadian marine transportation industry. The study is also allowing Transport Canada to strengthen its relationship with key marine industry stakeholders and remain current regarding issues that are important to the industry. Results from the study will be reported in future years.

Marine Liability Act

In January 2003, the Department released a report regarding a proposal for a new compulsory passenger insurance regime under the *Marine Liability Act*. The report is available at: www.tc.gc.ca/pol/EN/Report/Marine/rcpi.htm. Following consultations with industry stakeholders, provincial governments and other federal departments and agencies it was announced in August 2003 that the regulations for compulsory marine passenger insurance would be tailored to address the concerns of various segments of the industry, as well as to protect the interests of passengers in the event of injury or loss of life (see: www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2003/03-h085e.htm). The new Regulations are being developed.

Surface Transportation

Grain Transportation and Handling

In response to commitments made in 2000, the Government of Canada hired an independent organization to monitor and report on the performance of the grain handling and transportation system for western grain. The monitoring program is helping government and stakeholders track the performance of the system. The report for crop year 2002-03 (ending July 31, 2003), which was released in April 2004, highlights the performance and challenges facing the Canadian grain transportation and handling system. For example, the report noted that the prairie drought in 2002 had an adverse impact on grain production and on the grain handling and transportation system. To date there have been no government initiatives as a result of the monitoring program. The 2002-03 report is available at www.tc.gc.ca/pol/en/rail/monitoring/menu.htm.

Liberalization of National Bus Industry

Transport Canada has carefully reviewed the recommendations of the December 2002 report of the Senate Standing Committee on Transportation and Communications on the Canadian intercity bus industry. Progress to achieve federal/provincial consensus on liberalizing intercity bus regulation as recommended by the Senate Committee is slow and Transport Canada does not anticipate any federal action in this area in the immediate future. However, Transport Canada's ongoing commitments to motor carrier safety standard harmonization and carrier accessibility address many of the safety and accessibility issues raised by the Committee.

NAFTA-LTSS
In support of North American harmonization of motor carrier standards, Transport Canada will continue to support the efforts of the NAFTA Land Transportation Standards Subcommittee (LTSS). This year (2004) marks the tenth anniversary of the NAFTA and the inception of the LTSS. During the ten-year period that the Department has co-chaired this subcommittee, land transportation standards and regulations have been made more compatible in a number of areas. Further, the LTSS has successfully streamlined its operations over the past several years towards a more effective trilateral forum to discuss land transportation harmonization issues.

Passenger Rail
VIA Rail carried 3.789 million passengers in 2003 and generated revenue of $250.3 million, a decrease of 192,000 (4.8 %) passengers and $20.5 million (8.9 %) in revenues respectively from the previous year. During 2003, the entire Canadian travel industry, including VIA Rail, was negatively affected by the outbreak of Severe Acute Respiratory Syndrome. The decline in VIA revenues was in line with the decreases reported by other passenger carriers and the tourism sector. Other factors that negatively affected travel were the power blackout in Ontario in August 2003, the Iraq War, the forest fires in British Columbia, the hurricane in the Maritimes and an appreciating Canadian dollar.

More information about VIA Rail's performance is available in VIA Rail's annual reports which can be accessed at: www.viarail.ca/corporate/en_entr_viar.html.

Non-VIA Railways
Transport Canada manages a program of financial support for non-VIA railways in order to support safe, reliable, and viable passenger rail transportation in regional and remote areas. The Minister of Transport entered into contribution agreements with three railway companies to operate passenger rail services in these areas. These services, which are Canada's only non-VIA passenger rail services, are operated by:

- Quebec North Shore & Labrador Railway (QNS&L) between Sept-Îles and Labrador City /Schefferville.
- Algoma Central Railway Inc. (ACRI) between Sault Ste. Marie and Hearst.
- Ontario Northland Transportation Commission (ONTC) between Toronto and North Bay.

In 2003-04, Transport Canada provided $2.2 million to QNS&L, $2.1 million to ACRI and $2.5 million to ONTC.

An evaluation study completed in 2003 concluded that: the non-VIA passenger rail services are safe; passengers are generally satisfied with service and pricing levels; most users are aware that the Government of Canada provides funding for the services; and, that they are experiencing ongoing operating losses despite the federal contribution. The study specifically recommended that the financial contribution to ONTC be terminated since it does not serve remote communities. Transport Canada plans to seek policy direction and funding from the Government of Canada for remote rail operations for fiscal years 2005-06 through 2008-09.

2. Infrastructure

An efficient transportation infrastructure is essential to allow the smooth movement of people and goods. Transport Canada plays a key role in creating a supportive climate to encourage ongoing investments in transportation infrastructure. Alone, and in collaboration with Infrastructure Canada and other stakeholders, Transport Canada continues to promote strategic investments in Canada's transportation system. The following are examples of specific initiatives undertaken in 2003-04 to support an efficient transportation infrastructure for Canada.

Surface Transportation

Strategic Highway Infrastructure Program

The Government of Canada is working with the provinces and territories to identify those parts of the national highway system that, because of growing traffic and increasing trade, need immediate attention. The 2000 Budget committed to improving the economy and the quality of life for Canadians by investing up to $600 million over five years in highway infrastructure across Canada. In April 2001, the Minister of Transport announced the Strategic Highway Infrastructure Program (SHIP), which comprises a $500 million highway construction component and a $100 million national system integration component, of which $65 million is dedicated to international borders under the Border Crossing Transportation Initiatives, $5 million to transportation planning and modal integration initiatives studies and $30 million to Intelligent Transportation Systems initiatives. For more information about SHIP visit: www.tc.gc.ca/SHIP/menu.htm.

SHIP - Highway Construction Component

Under the highway construction component of SHIP, an allocation formula has been developed to distribute $485 million available to the provinces and territories. The formula consists of a minimum of $4 million per jurisdiction plus a share based on population and a 50-50 cost-sharing ratio. Funding is conditional on the results of an environment assessment that meets the requirements of the *Canadian Environmental Assessment Act*.

In 2003-04, Transport Canada spent approximately $56 million on highway improvement projects that enhance the safe and efficient movement of people and goods, support trade and economic development, and promote sustainable transportation. A total of thirty-three highway improvement projects were announced to reconstruct, upgrade and/or twin approximately 188.4 kilometres of the National Highway System. These projects enable Canadians and visitors to save time and money by reducing their travel time and vehicle maintenance costs. After almost two years of negotiations, the Province of Quebec and the Province of Ontario signed their contribution agreements in August and November 2003 respectively. Contribution agreements are now signed with all provinces and territories.

In 2003, Trans Canada highway improvement projects were announced in British Columbia ($122.4 million federal); Alberta ($6.2 million federal); Saskatchewan ($8.7 million federal); Manitoba ($7.5 million federal); and Newfoundland/ Labrador ($6.4 million federal). A selection of these and other SHIP projects will be evaluated at the end of the program in 2007.

SHIP continues the Government of Canada's long tradition of highway funding that started more than 80 years ago. In fact, Transport Canada will have invested more than $1.9 billion between 1993 and 2004 to upgrade the 24,400 kilometres of highways that form the National Highway System across Canada. Transport Canada also invests in transportation-related infrastructure through other programs such as the Canada Strategic Infrastructure Fund and the Border Infrastructure Fund.

SHIP - Border Crossing Transportation Initiative

The Government of Canada is involved in a number of initiatives pertaining to Canada's busiest commercial border crossing at Windsor, Ontario, which in 2002 handled 25 % of all truck traffic going to the United States. This translates on average into over 9,500 trucks per day. These traffic volumes combined with delays to clear border inspection have caused significant congestion on the streets of Windsor. To address this issue, the federal government undertook several initiatives in 2003-04.

The ongoing Bi-National Transportation Planning Process for the Windsor-Detroit region made good progress. The process is conducted under the auspices of the Canada-U.S.-Ontario-Michigan Border Transportation Partnership. A Planning Need and Feasibility Study, which was completed in January 2004, indicated the need for additional border crossing capacity between Windsor and Detroit within the next ten to15 years. The report also outlined the potential elements of a strategy to address transportation needs for the next 30 years. For more information, visit: www.partnershipborderstudy.com.

Four projects, announced jointly by Canada and Ontario in the summer of 2003, have now been fully implemented to address immediate traffic management improvements on Huron Church Road in Windsor with a federal contribution of $440,000. As a result of these projects, traffic efficiency has improved on the main access road to the Ambassador Bridge. Another sixteen border crossing projects are progressing well in Quebec and British Columbia. When completed, these projects will improve mobility and transportation efficiency, productivity, safety and security for passengers and freight. The success of some border projects will be evaluated at the end of the program in 2007, through a retrospective analysis, which should show that the anticipated benefits of the program have been met.

Intelligent Transportation Systems

Under SHIP, $30 million is dedicated to Intelligent Transportation Systems (ITS) and, to date, some $9 million has been spent or committed. ITS technologies consist of integrated applications of information processing, communications and sensor technologies to transportation infrastructure and operations that support the efficiency, safety, security, and sustainability of the transportation system. *An Intelligent Transportation Systems Plan for Canada: En Route to Intelligent Mobility* (released November 1999) sets out the federal government's strategic plan for stimulating the development and deployment of ITS.

Five projects co-funded by Transport Canada for the deployment and integration of ITS have been completed, with 12 projects remaining to be completed by March 31, 2006. These agreements resulted in partnerships between all levels of government, the private sector and academia, and contributed to the shared goals of a safe, efficient and sustainable transportation

system through the projects' outcomes, such as a software program to provide authorized stakeholders with information on dangerous goods on board vessels, enhancements to electronic toll collection for the integration of a common payment transponder, and an evaluation of the effectiveness of collision avoidance technology for use in school buses. Transport Canada is also actively negotiating contribution agreements with several provinces and territories for general deployment projects that address provincial and territorial ITS priorities.

Under the Road Weather Information Systems initiative, Transport Canada is actively negotiating with several provinces and territories for the acquisition and installation of environmental sensor stations in support of the development of a cross-Canada network. Two studies on Commercial Vehicle Operations (CVO) have also been completed. Their results will be used to help assess next steps in developing a possible national CVO network, with the objective of improving the overall safety and efficiency of freight movement in Canada.

The Department continues to implement the ITS Research and Development (R&D) Plan, "Innovation Through Partnership", which was released in May 2003, and is one of the key pillars of Canada's ITS Strategy. The goal of the ITS R&D Plan is to accelerate the commercialization of knowledge and technology uptake in the area of its. Through partnerships with all levels of government, the private sector and academia, the target areas are: urban transportation; safety, security and trade facilitation; environment; and foundations and innovation. The projects are funded through contribution agreements, contracts and bilateral federal-provincial/territorial agreements. Ten contracts were awarded in January 2004, and negotiations for bilateral R&D agreements with provinces/territories are in progress for the implementation of R&D projects within the targeted scope of study.

Transport Canada has initiated a number of ITS projects under the Smart Border Declaration. The Department announced in April 2004 the release of a request for proposals in partnership with the Ministry of Transportation of Ontario for the development of an Action Plan to deploy ITS at Ontario's international land border crossings. The Department is also co-leading a bi-national initiative working with Canadian and U.S. federal border agencies and State and provincial departments of transportation for the development of a Border Architecture that will map out the information flows of each agency and facilitate interoperability of technology used at and on the approach to international border crossings.

For more information about ITS visit: www.its-sti.gc.ca/en/menu.htm

Highway Improvement Program – New Brunswick

The New Brunswick Highway Improvement Program was signed in 1987 and ended March 31, 2004. It provided $637 million for New Brunswick highways, with a total federal contribution of $358 million for the construction, strengthening and improvement of certain highway links and roads in New Brunswick. In fall 2003, three projects were completed: the twinning of a 7.2 kilometre portion of the Trans-Canada Highway from the Quebec Border to Saint-Jacques; the opening of the 8.7 kilometre Tracadie-Sheila Bypass on Route 11; and the opening of 25 kilometres of four-lane Trans-Canada Highway in northwestern New Brunswick. These projects result in improved transportation safety and efficiency, and promotion of economic development.

A retrospective evaluation of the program will be undertaken in the near future in order to evaluate whether the anticipated benefits of the program have been met.

For more information about the New Brunswick Highway Improvement Program visit: www.tc.gc.ca/programs/surface/highways/newbrunswick.htm.

Border Infrastructure Fund

Some 70 % of Canada-U.S. cross-border truck traffic goes through just six crossing points at Windsor, Sarnia, Niagara Falls, and Fort Erie, Ontario; at Douglas, British Columbia; and at Lacolle, Quebec. The Government of Canada has identified improved efficiency at these border points as a priority. Hence, most — but not all — of the funding available through the Border Infrastructure Fund will be invested in these six locations. Transport Canada works closely with Infrastructure Canada to identify worthy projects for funding under the Border Infrastructure Fund.

The Border Infrastructure Fund has been designed to support the initiatives in the Smart Border Action Plan by contributing to projects that reduce border congestion, improve the flow of goods and services and expand infrastructure capacity over the medium term. This also supports the broader Smart Border Action Plan signed by the Canadian and American governments. The Fund is also part of the Government of Canada's overall strategy to ensure the country has modern infrastructure that supports economic growth. The Border Infrastructure Fund complements the SHIP Border Crossing Transportation Initiative and is cost-shared with funding recipients.

In May 2003, a federal contribution of $154 million was announced for 14 projects to improve border crossings in the Niagara and Sarnia regions. The projects cover a range of initiatives that will reduce border congestion and expand the capacity of the existing road infrastructure. Contribution agreements have now been signed with funding recipients and construction has started. In March 2004, the three levels of government reaffirmed the $150 million of federal funding towards Windsor Gateway improvements. This represents the first important step in the new "Let's Get Windsor-Essex Moving" strategy that will improve road safety, speed up the flow of cross-border-traffic, protect and strengthen local jobs and growth, and beautify transportation corridors. Negotiations with funding recipients are ongoing for projects in British Columbia, Saskatchewan and New Brunswick for a total of $125 million. All negotiations are progressing as expected.

For more information about the Border Infrastructure Fund visit: www.infrastructure.gc.ca/bif/index_e.shtml?menu32.

Canada Strategic Infrastructure Fund

In Budget 2003, the government announced a $2 billion top-up of the existing Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF) announced originally in Budget 2001. Investments will be strategically targeted to help promote sustainable growth and competitive communities by ensuring that investments reflect Government of Canada objectives on climate change, urban development, clean water, trade and innovation. The fund will continue to target large-scale projects in areas such as water quality and access; trade corridors; broadband connectivity;

sustainable urban growth; and northern infrastructure. A maximum of 10 %, or $200 million, of the Canada Strategic Infrastructure Fund has been set aside for national priority projects. These are projects of national importance that require the Government of Canada to take a leadership role. All projects announced by Infrastructure Canada are in preliminary design, environmental assessment or preliminary construction stages. No construction related results can be reported at this time.

Transport Canada works closely with Infrastructure Canada to identify worthy projects for funding under the CSIF. In 2003-04, $5 million were spent on twinning Route 2 in New Brunswick. As well, contribution agreements were signed with the Provinces of New Brunswick, Quebec, Ontario, Saskatchewan and the Northwest Territories ($730.5 million in federal funding). Negotiations are progressing well with provinces and territories to conclude additional agreements for transportation projects ($575.5 million in federal funding). These projects will contribute to the efficient movement and safety of people while stimulating economic and tourist development.

In order to address congestion and encourage commuters to use urban rapid transit services, other projects were also announced in 2003-04:

- $25 million for improvements to the Niagara Falls "People Mover System" in Ontario;
- $352 million for upgrading the Toronto Transit System in Ontario; and
- $450 million for an urban rapid transit system in Vancouver, British Columbia.

All projects are to improve the access, efficiency and capacity of Canada's transit systems. These improved systems will help reduce travel time, increase reliability, safety and accessibility for commuters and have a positive long-term effect on the environment by reducing greenhouse gas emissions.

For more information about the Canada Strategic Infrastructure Fund visit: www.infrastructure.gc.ca/csif/index_e.shtml?menu33.

Domestic and International Bridges

Transport Canada provides an ongoing annual subsidy of approximately $35 million for the operation and maintenance of the Montreal area bridges crossing the Seaway. These bridges are essential to the economy of Montreal and provide a key trade link for Atlantic Canada and Quebec to Ontario, and U.S. markets. In addition, Transport Canada provides an annual subsidy of $52 million (indexed to the Consumer Price Index) for the operation of the Confederation Bridge, to honour Canada's constitutional obligation to Prince Edward Island. This contributes to the operation of the Bridge in order to provide continuous and efficient year-round transportation for people and goods between PEI and the mainland.

Transport Canada has been working with bridge authorities to implement enhanced security measures at various international bridges. Transport Canada continues to play a leadership role in discussions with American authorities to improve infrastructure security at key international bridges. In the 2003-04 reporting period, Transport Canada produced a guide of "Best Practices"

for security at international crossings. Contributions are also being made to improve certain bridges through the Border Infrastructure Fund.

For more information about Transport Canada's activities in support of Canada's bridges infrastructure visit: www.tc.gc.ca/programs/Surface/bridges/menu.htm.

St. Lawrence Seaway Disposal of Surplus Land

In March 2002, Transport Canada signed an agreement with the Canada Lands Company to divest 177 seaway properties that are no longer required for the operation of the St. Lawrence Seaway. As of March 31, 2004, 104 of these properties have been divested, while the remainder of the seaway's asset inventory has been retained as a viable, efficient, safe and reliable component of Canada's transportation infrastructure.

World Road Association

In October 2003, a Team Canada Trade Mission, led by Transport Canada, and comprising some 175 Canadians, participated at the XXII World Road Congress in Durban, South Africa. The purpose of Canada's attendance at the Congress, held every four years, is to promote the Canadian road and transportation industry. The World Road Association, an international road transportation organization in existence since 1909, organized the event. The Team Canada Trade Mission gave great visibility to Canada as a nation, increased international contacts for Canadian companies, and gave Canadian road and transport specialists the chance to exchange views on the latest technologies being developed around the world.

For more information about Canada's participation in the World Road Association visit: www.cnc-piarc-aipcr.ca/En/Piarc_Default.htm.

Air Transportation

National Airports Rent Policy Review

Transport Canada has completed its comprehensive National Airports Rent Policy Review to assess whether rents paid by airport authorities to the federal government were based on sound public policy. As well as examining the amount and equity of rents paid, the review examined the impact of airport rents on the viability of the domestic air sector and how the Canadian transfer framework compared to the experience of other countries. Recommendations arising from the review are being finalized.

Canada Airports Act

The *Canada Airports Act* was tabled in Parliament in March 2003 as Bill C-27. The draft Act proposed to enhance accountability of airport operators through increased transparency, improved and more modern governance and timely disclosure. Bill C-27 had not reached final reading before Parliament was prorogued in November 2003.

It is anticipated that additional consultations with stakeholders will be undertaken before a decision is taken to re-introduce airport legislation.

Airports Capital Assistance Program

Transport Canada is committed to helping to make safety improvements at eligible airports through its Airports Capital Assistance Program (ACAP), the objective of which is to ensure that safety-related concerns are addressed and that the airports can operate in a safe manner according to related regulations. Airports may apply for funding for capital projects related to safety, asset protection and operating cost reduction. To be eligible, an airport must receive regularly scheduled passenger service, meet airport certification requirements and not be owned by the Government of Canada.

During 2003-04, Transport Canada transferred a total of $32.2 million for 63 projects at 47 airports. Three of the projects were funded on an urgent basis to address immediate safety concerns. It has been demonstrated that ACAP projects have an impact on airports in helping to maintain and improve the level of safety, increase the life expectancy of assets and reduce the operating costs. ACAP projects also contribute to sustainable development and to efficient transportation in and out of smaller communities.

Transport Canada completed a combined project-specific and program management audit in December 2003. This audit demonstrated that ACAP is managed adequately and that Canadians are getting the best value possible through ACAP. This audit is available online at www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/2003/1577-03-001/menu.htm.

Regional and Small Airports Study

Transport Canada has completed its study of the financial viability of regional and small airports. The objective of the study was to identify the systemic drivers and key factors that influence financial viability.

Over 93 airports were surveyed across the country. Responses were received by approximately 70 % of those airports. In fulfilling its commitment to share findings with stakeholders prior to finalizing its report, Transport Canada submitted a draft report to the provinces, the Territorial governments and key stakeholders for comment.

It is anticipated that a general distribution of the final report will occur in 2004.

Non-National Airport System Airport Divestiture Program

Transport Canada is committed to completing the divestiture of 136 regional/local and small airports that are not part of the National Airport System (NAS). By transferring these smaller, regional airports to local interests the airports will operate in a more competitive and commercial manner, will be more responsive to users and communities, and will contribute to a healthy feeder airport system. Under the National Airports Policy, Transport Canada continues to be responsible for all aspects of aviation safety in Canada. Even though Transport Canada is divesting itself of airport operations, it maintains its role as a safety regulator.

In 2003-04, a program evaluation of the Non-NAS Airport Divestiture Program was initiated (to be finalized in 2004). Preliminary findings indicate that:

- The Non-NAS Airport Divestiture Program was successful in divesting the majority of non-NAS airports as planned according to a reasonable schedule given the number of transfers and the range and complexity of issues to be dealt with through the negotiating process (125 out of the original 136 non-NAS airports had been divested as of March 31, 2004).

- Divestiture increased some aspects of airports' ability to function in a more commercial and cost-efficient manner, in particular their ability to make faster decisions and their ability to generate more diverse income.

- Divestiture in most instances increased airports' awareness of local needs, and their contact with community groups. Airport operators indicated they had a greater ability to adjust operations, fees and level of service to local needs, however they are limited by such factors as their dependence on airlines and large capital costs.

Marine Transportation

Ferries

The Government of Canada's program relating to ferries supports remote communities, provides critical intermodal linkages with other modes of transportation, and honours constitutional commitments to provide ferry services between provinces.

Transport Canada manages two ongoing subsidy programs in relation to ferry services in Atlantic and Pacific Canada. A grant paid to the Province of British Columbia ensures continuous transportation links to the mainland's national surface transportation system from various regions and isolated areas of British Columbia. Contributions for ferry and coastal passenger and freight services in Atlantic Canada ensure safe, reliable ferry services between Wood Island, Prince Edward Island and Caribou, Nova Scotia as well as between Souris, PEI and Cap-aux-Meules, Quebec. Transport Canada owns the associated facilities and vessels required in the delivery of these services. In 2003-04, the Department completed the first phase of a major capital project at Cap-aux-Meules, constructing a new terminal facility and pedestrian waiting station to address safety and security concerns, at a cost of approximately $1.0 million.

The overall objective of Transport Canada's ferry program is to establish a commercial framework for the provision of marine transportation services, with greater reliance on the private sector to operate ferry services. With this objective in mind, Transport Canada has undertaken a review of its ferry terminal sites and vessels in Atlantic Canada. The results from this review, which will be completed by winter 2004-05, will assist the Department in formulating a strategic plan for the future management of these assets as well as consulting with stakeholders.

In addition, the ferry program is responsible for payments to Marine Atlantic Inc., a federal Crown corporation which delivers Canada's constitutional service between North Sydney, Nova Scotia and Port aux Basques, Newfoundland and Labrador. In 2003, the Department worked closely with Marine Atlantic inc. in securing an additional amount of $16.5 million to offset an operating deficit created through fuel increases, downturns in traffic and increased capital and regulatory requirements. Transport Canada, with Marine Atlantic Inc., also initiated the development of a strategy to address the corporation's long-term operational, capital and financial requirements. This process is expected to be completed in late 2004-05.

St. Lawrence Seaway
As owner of the fixed assets of the Canadian Seaway, the Government of Canada is committed to ensuring that the Seaway infrastructure – a vital component of the North American economy – is maintained as a safe, viable, efficient and reliable component of Canada's transportation system. Transport Canada is currently working with the U.S. Department of Transportation, the U.S. Army Corps of Engineers and the Canadian Seaway Corporation on a comprehensive study to assess the ongoing maintenance and capital requirements of sustaining and optimizing the Seaway and the existing marine infrastructure on which it depends. The scope of the study is limited to the evaluation of the existing marine transportation infrastructure. The focus of the study is the optimization of the existing infrastructure based on the system's current configuration. The evaluation of major infrastructure modifications, such as an expansion of the Seaway locks or an increase in channel dimensions, is not part of the study. The study was initiated in May 2003 pursuant to a Memorandum of Cooperation signed between the Minister of Transport and the U.S. Secretary of Transportation. The study is expected to be completed by fall 2006.

Port Divestiture Program
Under the Port Divestiture Program, which was extended in 2003 to March 31, 2006, Transport Canada is transferring the ownership and operation of regional/local ports across the country to port users and stakeholders. The program is premised on the principle that local communities can operate and maintain the ports more economically than the Government of Canada, and are best placed to make decisions in the local interest. Upon transfer, existing federal port fees are eliminated and new port owners are able to set fees at levels more appropriate to local circumstances. To ensure that isolated communities continue to have access to ports for the transportation of people and goods, Transport Canada continues to own and operate remote ports unless there is an expressed local interest in acquiring those sites.

As at March 31, 2004, Transport Canada had divested 452 of its original 549 ports (82 %), which has alleviated the financial cost of operating and maintaining the ports, ultimately saving Canadian taxpayers approximately $146 million that would otherwise have been spent on the ports. Although significant progress has been made in divesting regional/local ports, the divestiture rate is below forecast targets. Among the factors affecting progress have been First Nations concerns, jurisdictional impediments and environmental issues. Transport Canada has been addressing these challenges through consultation, negotiation and consensus building, which support the objective of ensuring local involvement in the process.

An evaluation of the Port Divestiture Program, completed in September 2003, found that the program is aligned with federal government and departmental policies and priorities and that there is an ongoing need for the program. Details on the evaluation are available at www.tc.gc.ca/pol/en/programevaluation/menu.htm.

During 2003-04, the Department contributed $1.8 million from the Port Divestiture Fund to facilitate divestiture of the ports. An audit of the Port Divestiture Fund Program, covering the period April 1, 2000 to March 31, 2003, found that the program's management control and accountability framework is adequately maintained and recorded. There were also five recommendations made for minor improvements in some areas. The findings and recommendations can be found in the report, which is available at www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/menu.htm.

At the end of the program, an evaluation will be carried out to determine how well the divested ports are operating.

Canada Port Authorities Compliance Monitoring

Transport Canada is responsible for ensuring that all Canada Port Authorities (CPA) conduct their affairs in accordance with the provisions of the *Canada Marine Act*, the associated management regulations and their Letters Patent.

Accordingly, Transport Canada developed the CPA Compliance Monitoring Framework and related procedures, to ensure national consistency in legislative monitoring, reporting methodologies and documentary evidence gathering. In order to facilitate these monitoring activities, a national Port Monitoring Database was launched in December 2003 providing Transport Canada with the means to record and report significant information related to the administration of CPAs, thereby ensuring consistency in the monitoring process.

In February 2004, an audit was conducted in order to determine whether an effective system of compliance monitoring and oversight had been instituted by Transport Canada. The auditors concluded that the Department's mandate with respect to CPAs had been clearly defined, and that a satisfactory framework had been established to exercise oversight responsibilities related to CPA's compliance with the *Canada Marine Act* and Regulations and the Authorities' Letters Patent.

CPA Property Issues

Transport Canada is responsible for approving real property transactions at Canada Port Authorities. This involves ensuring that strategic port development is consistent with the *Canada Marine Act*, and takes into consideration environmental concerns as well as urban planning, to ensure that issues related to city congestion and intermodal connections are addressed. In addition, Transport Canada is responsible for consulting First Nations where an aboriginal right or title exists with respect to property managed by a CPA.

CPA Gross Revenue Charges/Public Port Tariffs
Transport Canada is responsible for collecting Gross Revenue Charges from Canada Port Authorities, including any associated interest. Once paid, Transport Canada issues a Certificate of Good Standing to CPAs, which forms an integral part of their financing process.

For public ports that Transport Canada continues to operate directly, Transport Canada establishes a national public port tariff system. These funds help to offset costs associated with their ongoing operation, maintenance and long-term capital needs

3. Innovation and Skills

To maintain our world-class transportation system, and ensure that it is sustainable and contributes to social and economic development, Canada must develop innovative approaches, undertake research and development, utilize new knowledge, and ensure the existence of a highly skilled, adaptable workforce to support the sector.

In June 2003, Transport Canada finalized an Innovation and Skills Strategy to guide and inform its preliminary efforts to increase public awareness and interest in transportation-related study, and to encourage research and development and capacity-building in areas of transportation of particular interest to the federal government. Transport Canada is implementing the Innovation and Skills Strategy through a combination of in-house and private sector activities and initiatives. Results of these activities will be discussed in future Departmental Performance Reports.

Canada's Innovation Strategy
The Department is also contributing to Canada's Innovation Strategy by supporting initiatives with its sector partners (industry, academia, provinces/territories) and playing a greater champion role within the sector. For example, in December 2003, Transport Canada co-hosted with Human Resources Skills Development Canada a Transport Skills Symposium attended by approximately 190 representatives of industry, sector councils, industry associations, governments and academia. The purpose of the Transport Skills Symposium was to share best practices, and to expand the reach of sector councils. A Compendium of Best Practices, gleaned from participant input at this symposium, is due for imminent release.

Research Projects
Transport Canada is committed to understanding the implications of innovation in the transportation sector and to identifying where the government's efforts might best be directed. Accordingly, in 2003-04 Transport Canada initiated or sponsored a total of 11 research projects related to the role of innovation and skills in the Canadian transportation sector. Results from these projects will be shared with external stakeholders over the next year, to help shape a broader understanding of the underlying transportation issues.

4.3.2 Ensure High Standards for a Safe and Secure Transportation System

Ultimate Outcomes

- Protection of life, health and property.
- High confidence in the safety and security of our transportation system.

Canada already has one of the safest and most secure transportation systems in the world. Nevertheless, Transport Canada works diligently to further improve the system. A safe and secure transportation system contributes to ease of travel throughout the country, thereby contributing to Canada's social and economic prosperity.

The safety and security of Canada's transportation system is a shared responsibility. Transport Canada collaborates with other federal departments whose programs and services may be affected by transportation activities. In December 2003 responsibility for policies related to pleasure craft, protection of navigable waters, marine navigation systems and pollution prevention was transferred to Transport Canada from Department of Fisheries and Oceans ? Canadian Coast Guard. With the transfer of these responsibilities, all marine safety policy development now rests with Transport Canada, allowing the Canadian Coast Guard to focus on operations.

Transport Canada also works with provincial, territorial and municipal governments particularly concerning the maintenance of the highway system and enforcement of road safety, as well as the co-delivery of the Transportation of Dangerous Goods (TDG) program. Furthermore, Transport Canada works closely with transportation sector industries, agencies and associations, all of which have a vested interest in the transportation infrastructure, regulatory regime and safety and security. Additionally, Transport Canada collaborates with its international partners—such as the International Civil Aviation Organization and the International Maritime Organization—to harmonize safety and security standards and to share best practices in safety and security systems.

1. Safety

Multi-modal Safety Statistics

As occurrence statistics, accidents and fatalities provide indicators of progress towards the safety and security strategic outcome for Transport Canada.

Compared with 2002, the number of accidents in 2003 increased for aviation (8 %), marine (12.8 %) and rail transportation (4.5 %). With the exception of marine, however, the number of accidents in 2003 remained below the previous five-year average. The latest available statistics for road casualty collisions (2002) show an increase of 3.4 % from 2001. Reportable accidents involving the transportation of dangerous goods decreased from 439 in 2002 to 358 in 2003. This decrease is largely attributed to changes in accident reporting regulations.

Although the number of accidents was up for all modes of transportation in 2003 (latest data for road is 2002), the number of transportation-related fatalities for marine and rail remained below those of 2002. Moreover, the number of transportation-related fatalities has remained below the previous five-year average in aviation, rail, marine and the transportation of dangerous goods, as well as slightly below for road (2002 data). The safety record observed in the different transportation modes in 2003 has not affected the long-term trends in accidents reported in previous years.

For more safety statistics visit www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2003/4_e.htm.

Reduction in Aviation Accidents and Fatalities
Flight 2005 - A Civil Aviation Safety Framework for Canada targeted a 25 % reduction of the 5-year average of accidents and fatal accidents in all sectors by 2005. (Targets vary depending on the sector of aviation.)

Transport Canada continues to progress towards the 25 % reduction target in both indicators (accidents and fatal accidents). During the year 2002, Transport Canada met the targets set for 2005 for both indicators. However, with an increase in the number of accidents during 2003 as noted above, Transport Canada is, at this point in time, off the targets for the number of accidents by 13 % and by 7.5 % for the number of fatal accidents. Year-to-year variations are to be expected. For this reason, longer-term averages over the term of the *Flight 2005* initiative will be used to assess its ultimate effectiveness. No preliminary data for 2004 is currently available.

Reduction in Road Fatalities and Serious Injuries
The *Road Safety Vision 2010* target of a 30 % decrease in the number of road users killed or seriously injured compared with the 1996 to 2001 baseline period has a nine-year timeframe, from 2002 to 2010. At present, only one year of traffic collision data (2002) is available. The 2002 data show that fatalities had decreased by 1.2 % and serious injuries by 2.8 % over comparable 1996-2001 baseline figures.

Reduction in Railway Crossings Collisions and Trespassing
Direction 2006 is a program that aims to reduce the total number of highway-railway grade crossing collisions and trespassing by 50 % by 2006. To date, grade crossing collisions and trespassing incidents have been reduced by 70 % and 98 % of their respective targets.

Public Confidence in Air Travel
High public confidence in air travel provides another indicator of progress towards Transport Canada's safety and security strategic outcome.

At the time *Flight 2005* was finalized in 1999, the level of public confidence in the civil aviation system was best estimated at 77 %, based on the 1998 Starch-Roper Public Opinion Research Report. Accordingly, a target of 90 % public confidence as measured by public opinion research was set as the target for 2005.

However, following the events of September 11th, 2001, the concepts of safety and security became inextricably intermingled in the minds of the Canadian public: it was no longer

reasonable to expect survey respondents to be able to estimate their confidence in the safety of air travel while ignoring considerations of security.

For that reason, the concept of flight safety was introduced in public opinion survey research for the first time. Three indicators have been introduced into post-9/11 research on the public's confidence in air travel:

1. Confidence in the *overall safety and security* of air travel;

2. Confidence in *flight safety*, defined in terms of how well the aviation industry is perceived to operate in terms of the quality of its personnel, the maintenance of its aircraft, the reliability of its air traffic control systems, and the provision of ground support; and

3. Confidence in *air travel security*, defined in terms of the procedures that have been put in place at airports and onboard aircraft to prevent people from committing unlawful acts in the context of air travel.

In the August 2002 survey, 98 % of Canadians expressed either moderate or high confidence in flight safety in Canada; 60 % gave a *high* confidence rating. The same question was repeated in March 2004, yielding the same overall confidence rating of 98 % and a *high* confidence rating of 67 %, an increase of 7 % in *high* confidence.

The original target of 90 % public confidence, which was established before flight safety was distinguished from air travel security, and where the quality of confidence desired (moderate or high or both) was not specified, can nevertheless remain useful as a strategic goal. At one level, the target has already been exceeded for overall public confidence in flight safety. At another level, work continues to increase *high* public confidence in flight safety, currently at 67 %.

Safe Arrival of Dangerous Goods Shipments

The *Transportation of Dangerous Goods 2010* target aims to have all dangerous goods shipments arriving at their destination without incident, especially incidents caused by the dangerous good.

There are more than 30,000,000 shipments involving dangerous goods in Canada annually. In 2003, all but 358 of these shipments arrived without incident. Of the 358 incidents, only two were caused by the dangerous goods themselves. Accidents involving the transportation of dangerous goods decreased from 439 in 2002 to 358 in 2003. This decrease is largely attributed to changes in accident reporting regulations. In 2003, five fatalities and 39 injuries resulted from accidents involving dangerous goods; all deaths and the majority of injuries were caused by the accident or collision rather than contact with the dangerous good. No deaths and only seven injuries resulted from the dangerous goods themselves.

2. Security

During 2003-04, Transport Canada worked with private sector stakeholders, the transportation industry and other federal departments and agencies, including the Canadian Air Transport Security Authority, Public Safety and Emergency Preparedness Canada, Canada Border Services Agency, and the Privy Council Office, to ensure a coordinated approach to issues like Free and Secure Trade Cards and the Smart Border Declaration.

As well, Transport Canada, in collaboration with the U.S. Department of Homeland Security, has established the Transportation Security Cooperation Group to coordinate the development of security policies in all modes. Discussions have been held on the subjects of inter-modal cargo security and transportation clearances for drivers of dangerous goods crossing the Canada-U.S. border. The next semi-annual meeting is scheduled for fall 2004.

Aviation Security

Significant progress was made to strengthen the security of the national aviation system and to reinforce the confidence of Canadians in air transportation security. For example:

- Transport Canada, with Canadian Air Transport Security Authority, developed tools to measure and evaluate the performance of advanced explosives detection systems equipment.

- The first phase of the Transport Canada Automated Fingerprint Identification System (TCAFIS), to establish and create the network, was completed and implemented. The second phase, to enhance the capabilities and capacity building, is expected to be completed by 2006-07. TCAFIS is aimed at enhancing the quality, effectiveness and efficiency of airport security by modernizing the manner in which security clearances are processed. The system is designed to expedite processing times for transportation security clearances for restricted area pass holders at Canadian airports.

- The Canadian Aviation Security Regulations were enhanced by the introduction of new requirements for the screening of non-passengers, such as airline personnel (including flight crew), airport employees, refuelers, caterers, etc., and their possessions and vehicles where applicable, when entering an airport restricted area or, under certain circumstances, within a restricted area.

- As part of the cabin security enhancement project, Transport Canada has promulgated the pertinent sections of the Canadian Aviation Regulations concerned with the reinforcement of cockpit doors in an effort to harmonize with the international community. The purpose of these regulations, in combination with new operator procedures for accessing flight deck areas, was to reduce intrusion into the flight deck by unwanted persons. With financial support provided through the Cabin Security Enhancement Contribution Program (CSECP), reinforced doors have been installed on all eligible operational aircraft. The CSECP officially terminated on March 31, 2004. There

were 28 operators with 486 eligible aircraft in the program. More information about the CSECP is available at: www.tc.gc.ca/CivilAviation/International/csecp.htm.

As well, Transport Canada has established the public/private Advisory Group on Aviation Security to facilitate strategic level dialogue with aviation stakeholders in Government and industry. The group will meet on an annual basis and membership will include key representatives from Government and industry.

Transport Canada also continued to provide financial support to the International Civil Aviation Organization (ICAO) Universal Security Audit Program. This program is designed to promote aviation security worldwide by evaluating and assisting its 188 member states in correcting security deficiencies. In addition Transport Canada has provided security inspectors to the Universal Security Audit Program Office to participate in security audits. Lastly, Transport Canada is also vice-chair of the ICAO Universal Security Audit Program working group.

Surface Transportation Security

Among Transport Canada's activities and performance in support of surface transport security were the following:

- In early 2004, Transport Canada initiated a review of the rail security regime in Canada, which is governed by a Memorandum of Understanding between Transport Canada and the Railway Association of Canada. This work, which is ongoing, was given added urgency by the terrorist attack on a commuter train in Madrid on March 11, 2004. Transport Canada is also exploring how it might contribute to the security of urban mass transit systems, particularly those that are contiguous with commuter rail systems.

- Transport Canada also worked with the Privy Council Office to extend the Smart Border Declaration to a trilateral agreement (with Mexico), including the development of cross border security policies for highways and rail while balancing the needs of improved security and trade.

Emergency Preparedness

Transport Canada, on its own or in collaboration with other organizations and levels of government, plays a key role to ensure Canada's preparedness in the event of national, regional and local emergencies. For example:

- Transport Canada monitored and provided technical assistance to local officials where appropriate during major events on a number of occasions such as the Ontario Blackout in August 2003, the monitoring of hurricanes Isabel, Kate and Juan, geomagnetic and solar storms, and during the British Columbia forest fires. Transport Canada continued to enhance its capability to respond to incidents as a result of its experience during these events.

- Transport Canada has been a key player in the development of a framework for the National Critical Infrastructure Assurance Program, which is under the leadership of Public Safety and Emergency Preparedness Canada. The program's objective is to

protect Canada's network of physical and computer based infrastructures, which provide essential energy, transportation, communications as well as safety, financial, health and emergency response services. During the past year, Transport Canada consulted provinces/territories, other federal departments and other governments, such as the United States, to promote and foster collaborative efforts toward harmonization in the assurance of transportation critical infrastructure.

- In 2003-04, the development of the Chemical Biological Radiological and Nuclear (CBRN) Response Initiative was focused on securing access to trained industrial emergency response teams in the event of a terrorist incident involving dangerous goods. CBRN specific awareness training sessions for industrial responders were held in each of the five regions across Canada in March 2004. Topics covered included crime-scene awareness, law-enforcement investigation, radioactive and chemical/biological awareness.

For more information about Transport Canada's emergency preparedness activities visit: www.tc.gc.ca/vigilance/sep/emergency_preparedness/menu.htm.

Marine Security
Canada's marine sector is a critical component of the national transportation system supporting a vital trade gateway and connecting Canada to the world. Transport Canada safeguards the integrity and security of the national marine transportation system and leads the development and coordination of the Government of Canada's marine security policies and regulations. Transport Canada also oversees, monitors and enforces elements of Canada's marine security regime. Following are some examples of Transport Canada's marine security activities and performance during 2003-04:

- As a result of the International Maritime Organization's (IMO's) amendments to the Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention, the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code was introduced. The ISPS code is a new comprehensive regime that seeks to establish an international framework of co-operation between governments, government agencies and the shipping and port industries in order to detect and take preventive measures against security incidents affecting ships or port facilities used in international trade. As a signatory to the SOLAS Convention, Canada was obligated to ensure the implementation of the Code by July 1, 2004. In Canada this means all affected vessels wishing to enter Canadian waters now require an International Ship Security Certificate, whereas affected vessels are not allowed to enter Canadian waters without appropriate certification.

  During 2003, Transport Canada held a number of meetings with marine stakeholders on ISPS Code issues in order to develop the new regulations. This included extensive consultations with representatives of government, the marine sector and labour groups to develop draft regulations in key marine industry sectors covered by the ISPS Code. As of July 1, 2004, Canada fulfilled its commitment, meeting and exceeding the IMO-mandated ISPS requirements, with a successful regulator regime in place and enforcing the new marine requirements. For more information about the ISPS Code and Canada's

implementation of the Code visit:
www.tc.gc.ca/vigilance/sep/marine_security/isps/menu.htm

- Transport Canada is working with stakeholders to establish a clearance program known as the Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program (MFRAACP), which includes mandatory background security checks of port workers who have access to restricted areas or who are in a position of trust. The aim of this new MFRAACP is to ensure the security of persons at ports as well as the prevention of unlawful acts of interference with marine transportation. It also builds on the experience acquired from the Airport Restricted Area Access Clearance Program, which was introduced in the late 1980s.

  The MFRAACP was originally scheduled for implementation during the summer of 2003 and was included in the draft Marine Transportation Security Regulations released in November 2003 for public consultations. Stakeholders, principally representatives of marine labour groups and ports, indicated their concern regarding the implementation process of this program, its associated costs and the timeframe involved. As a result, Transport Canada withdrew the MFRAACP from the proposed Marine Transportation Security Regulations that were pre-published in Part I of the *Canada Gazette* on April 3, 2004. This was intended to allow more time to build consensus with stakeholders on the issues surrounding this initiative, and to ensure operational practicality. Further stakeholder consultations are planned for the fall of 2004 and Transport Canada intends to enact this program under the new regulations early in 2005.

- Transport Canada's Marine Security Oversight and Enforcement Program includes the development of standards, inspection and compliance, awareness education and support activities. The program is critical to reducing the vulnerability of Canada's ports and ships on international voyages to terrorist attack and for enhancing the security of Canadian citizens and our trade and economic well-being. In 2003-04 Transport Canada initiated the review of vulnerability assessments and plans for both Canadian flagged vessels and marine facilities, which resulted in the issuance of security certificates to 202 flagged vessels and 412 marine facilities.

- As a result of discussions that commenced in February 2004 with the United States Coast Guard, a memorandum of understanding has been developed between both countries, creating a pathway on which Canada and the United States can cooperate together to enhance marine security.

- Transport Canada made significant progress in enhancing coordination and collaboration among federal departments and agencies participating in marine security programs. The Interdepartmental Marine Security Working Group, chaired by Transport Canada and comprising 16 federal departments, was established to identify and coordinate the Government of Canada's actions in support of enhancing marine security. During 2003-04, the working group continued to identify aspects of Canada's marine transportation system that require review, focusing on the assessment of security risks and mitigation measures for the marine system, as well as monitoring security

requirements related to the International Maritime Organization protocols. Transport Canada, as Chair of the working group, continued to oversee and allocate funds under the Marine Security Coordination Fund, which is a program that has been established to allocate funds to federal departments/agencies for one-time and limited period marine security projects. In 2003-04 a total of four projects have been approved for funding under this program, including the initial phase of the Maritime Information Management and Data Exchange project. Led by the Department of National Defence, this project will enable all government departments dealing with marine security issues to effectively share information and plan coordinated responses to potential threats to marine security.

Program Integrity

The Safety and Security program of activities contributes to the quality of life of Canadians by enhancing the protection of people and property. A critical component of providing this protection involves preserving and emphasizing the integrity of the program. This emphasis connotes a more comprehensive perspective than program funding and resource allocation. It encompasses government priorities and program objectives, a systems approach to safety management and risk management strategies, and the strategic investments required to help reduce risk and enhance safety and security. Some examples of the Department's response to this aspect of program management and delivery throughout the transportation modes follow:

- The National Transportation of Dangerous Goods Program is delivered across Canada in partnership with provinces and territories under terms defined in Memoranda of Agreement between the federal Minister of Transport and provincial/territorial ministers. In 2003-04, such an agreement was concluded with the recently created Territory of Nunavut. Transport Canada also held training sessions throughout the country on the Transportation of Dangerous Goods Regulations offered to federal, provincial and territorial inspectors.

- Transport Canada has continued to advance the regulatory and safety agenda for small commercial vessels through the Marine Safety Small Vessel Monitoring and Inspection Program. In 2003-04 for example, Transport Canada implemented a system for recording and tracking both small commercial vessels and inspections that have been performed. The information provided by the system will allow a level of risk to be assigned to vessels.

- The Department continues to advance the regulatory and safety agenda for small fishing vessels. In 2003-04 Transport Canada continued to review all regulations pertaining to small fishing vessels as part of the regulatory reform review process; worked with of the Canadian Marine Advisory Council Standing Committee on Fishing Vessel Safety and other stakeholders to address fishing vessel regulatory issues and operator certification and training; revised and distributed the *Small Fishing Vessel Safety Manual* to all commercial vessel licence holders; and distributed to all commercial vessel licence holders a joint Transport Canada and Department of Fisheries and Oceans booklet entitled, *Alerting, Detection and Response* which addresses search and rescue incidents at sea.

- Under its Port State Control Program, Transport Canada inspected 1,276 vessels in 2003, covering approximately 30 % of the vessels calling at Canadian ports. The program protects Canadian lives, property and the marine environment from substandard shipping by inspecting foreign vessels to ensure compliance with major international maritime conventions. Improved targeting and special inspection programs for bulk carriers and tankers have contributed to an improvement in the safety of foreign ships entering Canadian ports. The percentage of ships with deficiencies has decreased from 45 % in 2002 to 38 % in 2003, although 11 % of those vessels were detained in 2003, compared to 9 % in 2002. For more information about the Port State Control program visit: www.tc.gc.ca/MarineSafety/TP/TP13595/2002/menu.htm.

- Transport Canada is committed to the implementation of Safety Management Systems (SMS) in all modes.

  Aviation: The first aviation-related SMS regulations are forecast to come into effect in December 2004. As well, since 2001, Transport Canada has undertaken a major education initiative on aviation SMS concepts and principles. To date, approximately 1651 persons (951 external and 682 internal) have been briefed on SMS. For more information on aviation SMS, visit www.tc.gc.ca/CivilAviation/SMS/menu.htm

  Marine: Transport Canada plays a significant role in the promotion and enhancement of a safety culture within the marine transportation sector. Safety Management Systems have been in place in sectors of marine transportation since 1998 when they were implemented on a worldwide basis for tankers, bulk carriers and passenger ships in international trade. To date, twenty-one companies and sixty-two Canadian vessels have obtained the required statutory certification, which is issued by authorized third-party organizations (also known as classification societies) on behalf of Transport Canada. Transport Canada directly monitors the performance of these third-parties and ten monitoring visits were carried out in 2003, in addition to reviewing a sample of the audit reports. Some areas for improvement were identified and changes were initiated to bring communication directly to the regional level. Opportunities for increasing the scope are now being investigated to further boost the safety culture. For more information on marine SMS, visit www.tc.gc.ca/marinesafety/NPD/Quality-Manual/menu.htm.

  Rail: The Railway Safety Management System is a formal framework for integrating safety into day-to-day railway operations. In 2003-04, the Rail Safety Program developed the SMS Audit Program Policy and Procedures Manual and established an ongoing industry education and awareness program, assessing company safety management system documentation (pre-audit), and evaluating the implementation and effectiveness of documented processes and procedures (verification audit). The Rail Safety compliance program is evolving regarding the integration of the Railway Safety Management System compliance program with the functional discipline compliance programs—Equipment, Operations and Engineering. For more information on rail SMS, visit www.tc.gc.ca/railway/SMS_Regulations.htm.

- A critical component of maintaining program integrity involves information management and technology capacity. Transport Canada is committed to improving its decision-making and resource allocation capability through the creation of a data warehousing system to provide a one-stop repository of key safety-related information from various key operational data systems. Work is progressing toward this goal: the functionality of the federal/provincial Rail query system has been improved; the marine occurrence information system has been released; development of information management standards and a business data model for civil aviation has advanced; and information exchanges with key client entities such as the Railway Association of Canada and the provincial transportation authorities continue.

Modernizing and Harmonizing Regulatory Frameworks and Instruments

Transport Canada recognizes that to protect the public interest through enhanced safety and security there needs to be a sound regulatory system supporting the transportation system. Regulatory reform such as the modernization and harmonization of regulatory frameworks are important elements of the Department's mandate. Accordingly, the following examples demonstrate the Department's efforts in this regard:

- During 2003-04, Transport Canada continued work on phase one of the Marine Safety Regulatory Reform Project, which entails the reform of over 100 existing regulations into 30. During this phase, Transport Canada was initially responsible for reviewing and consolidating approximately 50 regulations into 15, with the remaining 15 the responsibility of Fisheries and Oceans. However, with the transfer of departmental responsibilities on December 12, 2003, Transport Canada is now responsible for all of the regulations included in phase one. Phase two of the project, which will modernize the remaining regulations that are currently consistent with the new Act, will begin following completion of phase one activities.

- Research and consultations to develop amendments to the *Motor Vehicle Safety Act* to enhance industry competitiveness, improve public safety and increase government efficiency were undertaken in 2003-04. The development process will continue through 2004-05.

- Transport Canada led the development of three global technical regulations under the United Nations' World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, the most of any country, and actively participated in the development of two others. The goal of this effort is to promote, negotiate and develop global technical regulations that are consistent with Canada's needs, in light of the coming into force of the United Nations Global Agreement on Technical Regulations for Wheeled Vehicles.

- Motor carriers operating beyond the boundaries of a province are regulated under the *Motor Vehicle Transport Act, 1987*, which authorizes provinces to regulate extra-provincial motor carriers on behalf of the federal government. Through changes to the Act approved in June 2001, Transport Canada will enhance carrier safety harmonization and compatibility across Canada by creating a national framework for motor carrier safety regulation focused on the consensus-based National Safety Code,

Standard 14. The Act will require the provincial/territorial governments to apply a national safety regulatory regime to extra-provincial motor carriers based in their jurisdiction. Pre-publication of the Safety Ratings regulations in the Part I of the *Canada Gazette* in May 2003, will facilitate resolution of outstanding inconsistencies paving the way for proclamation of the Act.

- Development of amendments to the *Aeronautics Act* to address, among other things, fatigue management, liability insurance, aviation companies management systems, analysis and reporting of safety data, and new compliance and enforcement tools, continued throughout 2003-04. The goal is to introduce the amendment bill in 2004-05.

- The Transportation of Dangerous Goods Regulations were amended on July 24, 2003 to recognize the concept of consumer commodities for domestic transport by road vehicle, railway vehicle, or by ship on a domestic voyage, in order to facilitate domestic transport and the movement of these goods to the United States. The Regulations were further amended on December 17, 2003 to reflect the 2003-04 Edition of the International Civil Aviation Organization *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (ICAO Technical Instructions) published by the International Civil Aviation Organization.

- Harmonizing safety standards with those in the national and international community not only enhances our ability to improve safety and security but also responds to efficiency requirements in a global economy. Transport Canada actively participates on the United Nations Sub-committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods to further Canadian interests and practices, including standards for dangerous goods transport containers. Canada led the work on infectious substances and is active on limited quantities, a complex intermodal subject. Transport Canada's requirements for infectious substances have been adopted in the 13th Edition of the *Recommendations on the Transport of Dangerous Goods, Modal Regulations* published by the United Nations and the 2003-04 Edition of the International Civil Aviation Organization *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (ICAO Technical Instructions) published by the International Civil Aviation Organization. This effort has raised Canada's profile considerably in the international milieu.

- The Globally Harmonized System (GHS) addresses classification of chemicals according to their hazards. This information is communicated through labels and safety data sheets. Transport Canada has been active in the development of the GHS since 1998 and has been participating in the Canadian initiative to implement the GHS in Canada.

- The Federal/Provincial Working Group on Railway Safety Regulations acts as a regular forum whereby members of the governments represented by the Council of Deputy Ministers of Transport can discuss areas of mutual interest in relation to railway safety regulation. The objective is to analyze the rail safety regulatory regimes in all jurisdictions and identify best practices, gaps and additional opportunities for harmonization. The Federal-Provincial Working Group on Railway Safety Regulation was set up and continues to carry out work in this area. It also acts as a forum for

consultations with provincial governments and helps ensure that provincial concerns are taken into account.

3. Consulting and Engaging the Public and Stakeholders

A fundamental aspect of regulatory reform is consultation with the people and organizations that are directly affected by regulation, as well as with other governments, parliamentarians, the general public, and international stakeholders. Transport Canada recognizes the importance of sound and effective consultation mechanisms, models and initiatives that engage these various participants in appropriate roles within the overall process. Some of the examples of our progress in this area are as follows:

- Through *Road Safety Vision 2010*, Canada's national road safety plan, the Department has provided materials like brochures, pamphlets, progress reports and made presentations to both new and existing partners (Canadian Council of Motor Transport Administrators, Transportation Association of Canada, Institute of Transportation Engineers, Canadian Association of Road Safety Professionals, Canadian Association of Chiefs of Police, Royal Canadian Mounted Police, the Ontario Provincial Police and Health Canada).

- Preliminary consultations related to the review of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*, were launched toward the end of March 2004. The review is expected to result in amendments in 2005 and new regulations are to be completed by 2010. More information on the review of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* can be found at www.tc.gc.ca/tdg/consult/actreview/menu.htm.

- *Direction 2006* is a national partnership initiative with other levels of government, railways, railway unions, police and other safety organizations. This education and awareness initiative aims to reduce the number of highway-railway grade crossing collisions and trespassing incidents on railway property by 50 % by 2006, and towards that end is making good progress. To date, grade crossing collisions and trespassing incidents have been reduced by 70 % and 98 % of their respective targets, in spite of dramatic increases in road use and urban development around railway lines. For more information visit: www.tc.gc.ca/railway/Dir2006_e.htm.

- The Transportation Appeal Tribunal of Canada (TATC) became operational in June 2003 and provides a recourse mechanism to the rail sectors that have been given notice of an administrative or enforcement action taken by the Minister of Transport, railway safety inspectors. The TATC holds review and appeal hearings at the request of persons affected by these administrative decisions. For more information visit: www.tc.gc.ca/tcss/tatc/menu_e.htm.

- On December 11, 2003, the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) celebrated its tenth anniversary. CARAC has been considered a model for consultation to others in government and internationally, and represents a true example of effective partnership with industry. The membership includes over 700 stakeholders, with

representatives not only from major organizations but smaller operators as well, in addition to individuals who have an interest in aviation safety. Over the course of a year, approximately 300 amendments are reviewed by industry and their input has resulted in sound regulatory initiatives that contribute to improving aviation safety. For more information visit: www.tc.gc.ca/civilaviation/regserv/affairs/carac/menu.htm.

- Regulatory reform is one of Transport Canada's key marine safety initiatives and the work on this priority is ongoing. During 2003-04, work continued on phase one of the Regulatory Reform Project, which entails the reform of over 100 existing regulations into 30. Extensive consultations were held at the 2003-04 regional and national Canadian Marine Advisory Council meetings. This consultative process will continue during 2004-05. As well, subject specific outreach sessions with stakeholders were held during the year. The review of certain standards and documents required under the *Canada Shipping Act, 2001* and the development of detailed drafting instructions for certain regulations began. This work will continue in 2004-05, as well as the drafting of the new and amending regulations themselves.

4. Innovation

Science and Technology / Research and Development

Transport Canada maintains the Transportation Development Centre (TDC), the Government of Canada's centre of excellence for multi-modal transportation research and development aimed at improving the efficiency, environmental performance, safety, and security of the Canadian transportation system. The results of TDC research projects are posted on the Internet at: www.tc.gc.ca/tdc/menu.htm. Approximately 75 technical reports were released in 2003-04.

Several examples of projects and results from Transport Canada's research and development program are provided below:

- **Advanced Safety & Security Technologies:** Transport Canada is an international leader in winter operations research, focusing on critical safety issues like ground icing of aircraft, airborne icing, runway operations, runway contamination, and de-icing. Each year, in conjunction with the U.S. Federal Aviation Administration, Transport Canada reviews new de-icing and anti-icing fluids and produces the guidelines used across the aviation industry to determine how long the fluids protect aircraft surfaces from a build-up of snow or ice under various weather conditions.

- **Human Performance:** Fatigue is a major contributor to operator error. A prototype fatigue management program for commercial drivers has been developed to train drivers, dispatchers and company managers about ways to avoid fatigue and to get the best possible rest, at home or on the road. The program incorporates fatigue/wellness education, evaluations such as screening for sleep disorders, and scheduling guidelines and policies to help drivers and fleet operators manage levels of fatigue. The program will next undergo field trials under a joint research agreement signed in 2003 between Transport Canada and Canadian provincial and U.S. authorities.

- **Environment, Energy & Sustainable Development:** The marine emissions program is examining ways to reduce engine emissions with minimal fuel penalty. Researchers have developed a continuous water injection system that offers significant reductions of nitrogen oxide emissions with no fuel penalty. Trials aboard *M.V. Cabot*, owned by Montreal-based Oceanex, were successfully completed in 2003-04. The results will form the basis of further development work.

- **Congestion Management:** Introducing intelligent transportation systems technology in traffic management systems can reduce congestion by responding quickly to problems and directing drivers to alternative routes. A project completed in 2003-04 examined the feasibility of using next generation wireless digital Personal Communication System (PCS) data services to provide the communications link for area-wide traffic signal control systems. This would significantly reduce costs and allow expansion of the system of centrally controlled traffic signalling. The research found that PCS data networks are well suited to this purpose and could provide communications for many other intelligent transportation system subsystems.

- **Seamless Inter-modal Transportation Technologies:** At the request of the St. Lawrence Seaway Management Corporation and industry partners, a research project is determining the maximum ship draft in the St. Lawrence Seaway. An analysis of the behaviour of vessels in the seaway and a risk-assessment study of the non-controllable elements of the seaway produced a mathematical model capable of determining the optimum transit draft. In 2003-04, work was underway to incorporate the model into a fully integrated seaway information and traffic management system that will maximize the efficiency of one of Canada's major transportation routes.

- **Accessibility:** For passengers with mobility impairments, especially those using a wheelchair, boarding an aircraft can involve many inconvenient transfers. Smaller aircraft such as regional jets pose particular problems. A project completed in 2003-04 studied the boarding equipment and practices used on smaller regional aircraft at Canada's airports, and performed tests on the most common aircraft types. The study found that while all airports surveyed had equipment to aid in boarding passengers with disabilities, nearly half of the airports has no compatible combination of boarding devices for certain aircraft that they served.

4.3.3 Protect the Physical Environment

Ultimate Outcomes

- Environmentally sustainable transportation system for Canadians.
- Reduction of greenhouse gas emissions and pollution from the transportation sector.
- Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities.

Protection of the Environment

Transportation is fundamental to Canada's economic prosperity and Canadians' quality of life. To maintain and enhance our competitiveness, we must ensure our transportation system is efficient and able to adapt to new challenges as they arise. To enhance our quality of life, we also need to ensure that our system is safe, secure and environmentally responsible while enhancing accessibility. Transportation activities contribute in various degrees to a number of environmental problems, including climate change caused by human-induced greenhouse gas emissions, urban smog, decreased water quality and inefficient land use.

To preserve and strengthen Canada's transportation system and advance Canadians' quality of life, transportation policy must provide a framework that addresses the three elements of sustainable transportation – social, economic and environmental. It must also give carriers and infrastructure providers the opportunity to adapt, innovate, compete and serve shippers and travellers, in a way that takes into account each of these elements. The fundamental policy challenge is to find the right balance among these three elements.

Achieving sustainable transportation is a responsibility that is shared by different orders of government within Canada, and by the public and private sectors. Transport Canada works with various governmental organizations, other levels of government, industry and other domestic and international stakeholders and the general public to implement its initiatives. There are many factors outside Transport Canada's direct influence that affect both the sustainability of the transportation system and greenhouse gas emission levels from the transportation sector. For example, the number of cars and commercial vehicles on the road is increasing and transportation continues to be the largest single source of greenhouse gas emissions. Without further action, transport sector greenhouse gas emission levels are expected to rise 32 % above 1990 baseline levels by 2010, and 53 % by 2020. Despite these challenges, progress has been made towards realizing the Department's long-term environmental goals.

Transport Canada's *2003-04 Report on Plans and Priorities* outlined key priority areas for the Department to focus its efforts on protecting the physical environment. This section of the Departmental Performance Report provides highlights of Transport Canada's environment and sustainable development progress towards: meeting commitments remaining from the 2001 to 2003 SDS; developing the 2004 to 2006 Sustainable Development Strategy (SDS); implementing climate change initiatives; and, conducting analytical work in support of sustainable transportation.

For further information on transportation and the environment, see Chapter 5 in our Annual Report, *Transportation in Canada 2003* or visit the Web site at: www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2003/5_e.htm.

Highlights of Progress Towards Protecting the Physical Environment

I. Meet the commitments remaining from the 2001-2003 Sustainable Development Strategy

Transport Canada's sustainable development strategies have guided the Department's sustainable development initiatives, since the first strategy was tabled in Parliament in 1997.

The 2003-04 fiscal year presented a unique and exciting challenge as the Department placed priority on meeting the remaining commitments within its *Sustainable Development Strategy 2001-2003*, as specified in the 2003-04 Report on Plans and Priorities, while concurrently developing its *Sustainable Development Strategy 2004-2006*.

During 2003-04, Transport Canada made notable progress towards achieving the remaining commitments within the *Sustainable Development Strategy 2001-2003*, examples of which are highlighted below.

- The Urban Transportation Showcase Program is a $40 million initiative to demonstrate and evaluate the impacts of integrated strategies to reduce greenhouse gas emissions from urban transportation. In 2003, the program announced the selection of eight proposals for implementation. Throughout 2003, the program's Information Network sponsored learning events and recognized achievements that focused on air quality, land use, smart growth, congestion pricing and climate change. Information from the showcases and on sustainable urban transportation has been disseminated via Internet communications, the development of case studies and sponsorship of awards to encourage the replication of successful strategies. For further information on the program's showcases and information network, please visit www.tc.gc.ca/programs/environment/utsp/menu.htm.

- Effective February 1, 2004, municipalities across Canada received full relief from the goods and services tax and the federal portion of the harmonized sales tax paid in providing municipal services and community infrastructure. The increased rebate will provide municipalities with an estimated $7 billion in additional revenue over the next ten years. In addition, the federal government provides direct assistance to municipal transportation infrastructure through two programs: the Canadian Strategic Infrastructure Fund (CSIF) for large projects and the Municipal Rural Infrastructure Fund for smaller projects. Transport Canada supported the development of a framework for policy leveraging, which sets out how transit project submissions to these funds must include an analysis of potential climate change impacts and complementary transit demand management strategies. This framework will guide the evaluations of the business cases presented by project proponents for funding under the CSIF from Budget 2003.

- The Moving On Sustainable Transportation program is a key departmental initiative for enhancing awareness of sustainable transportation. In 2003, Transport Canada announced funding for 11 projects under the sixth round of the program. Thirty-nine projects with contributions totalling approximately $1.2 million have been funded in the second phase of the program. To learn more about the program, or to view project accomplishments, please visit www.tc.gc.ca/programs/environment/most/menu.htm.

- Over the past fiscal year, the Department's Transportation Development Centre continued to undertake research and development (R&D) relevant to the goal of promoting a sustainable transportation system that is accessible, cost-effective and environmentally friendly. Transport Canada's R&D expenditures related to energy and environmental projects includes funding from both the Program of Energy Research and Development and Transport Canada's Research and Development Management Board

(RDMB). In 2003-04, the RDMB expenditures related to energy and environment were $233,520, which represented 6 % of the total RDMB expenditures. Information about Transport Canada's R&D projects and results can be found at: www.tc.gc.ca/tdc/menu.htm.

- Transport Canada's *Commuter Options: The Complete Guide for Canadian Employers* offers Canadian employers a practical and comprehensive tool for improving commuter options for their employees. This guide covers the full range of ways that commuting can be made easier, healthier and less expensive by improving the alternatives to driving alone. As of the 2003-04 fiscal year, over 150 copies of this toolkit have been distributed in Canada and internationally to all levels of government and the private sector. In addition, Commuter Options workshops have been delivered in each of Transport Canada's regions and to other federal departments. Look for more information at www.tc.gc.ca/programs/Environment/Commuter/menu.htm.

- During 2003-04, Transport Canada continued to work with the International Civil Aviation Organization (ICAO) to develop new aircraft emissions standards and operational practices, and address greenhouse gas emissions for aviation. In February 2004, the Committee on Aviation Environmental Protection recommended new standards for oxides of nitrogen, which are 12 % more stringent than the current levels. ICAO is expected to accept this recommendation at its fall 2004 Assembly.

- During 2003-04, Transport Canada's Victoria and Esquimalt Harbours Environmental Program project team conducted work in support of storm water management plans related to the redevelopment of a shipyard industrial area and the remediation of Rock Bay. These two initial plans will form the basis for pilot initiatives for the harbour. As part of these efforts, a list of guiding principles has been developed to assist proponents in developing appropriate management actions and infrastructure to reduce water pollution in the harbours and protect the environmental condition of departmental property. The Department currently requires licences for all new, modified or re-installed outfalls.

- Since 2001, Transport Canada has worked with stakeholders in developing the Draft Green Space Master Plan to ensure the compatibility of potential airport development and environmental protection of the federally owned 18,600 acre Pickering Lands Site. The Plan, which was approved in November 2003, will provide an opportunity to mitigate the potential impacts of a possible future airport within the Duffins Creek and Rouge River Watersheds, and provide a transition between adjacent urban uses and an airport.

- Transport Canada is committed to managing its contaminated sites in a responsible manner. On July 1, 2003, Transport Canada submitted a five-year departmental Contaminated Sites Management Plan to Treasury Board as required in the newly enacted Federal Contaminated Sites Management Policy. The plan provides for a common framework for prioritizing and selecting sites for further action and, assisting in identifying funding requirements for the remediation/risk management of contaminated sites. During 2003-04, Transport Canada spent $13.1 million on assessments and

remediation/risk management of contaminated sites. Eighty-nine % of Transport Canada's contaminated sites have undergone remediation or risk management, contributing towards the Department's strategic objective to protect the physical environment.

- For information on Transport Canada's Environmental Management System, please visit: www.tc.gc.ca/programs/Environment/EMS/menu.htm.

- Under the environmental provisions of the Ground Lease Agreements between Transport Canada and the Airport Authorities, the Department monitors 23 of the 26 National Airport System (NAS) sites on an ongoing basis. The remaining three NAS airports are owned and operated by the territorial governments and are not monitored by the federal government. During 2003, 22 NAS airports were evaluated using Transport Canada's Environmental Property Protocol (2000). At that time, no major environmental deficiencies were identified.

- As part of Transport Canada's contribution to the five-year review of the *Canadian Environmental Assessment Act*, the Department has been working closely with the Canadian Environmental Assessment Agency to close gaps in the Act's application to Canada Port Authorities and Airport Authorities. Amendments to the Act came into effect October, 2003, and some of the gaps in the existing Canada Port Authorities Environmental Assessment Regulations have been addressed. However, further changes remain to be made to the Regulations and the development of new Airport Authority Regulations has been delayed. Training for Canada Port Authorities on proposed amendments to the Act was undertaken in April 2003.

- Strategic Environmental Assessment (SEA) is a systematic process of evaluating the environmental effects of a proposed policy, plan, program, or other strategic-level initiative. As of March 31, 2004, seven SEA training sessions have been held and 130 Transport Canada policy and program officers have received SEA training. This has resulted in an improved awareness of the SEA requirements and an improved ability by departmental staff to conduct SEAs. In partnership with several other federal departments, Transport Canada sponsored the efforts of the Centre for Sustainable Transportation to identify an initial set of indicators that can be used to assess progress on sustainable transportation in Canada.

- In the 2003-04 fiscal year, the Department worked with the Transportation Association of Canada to support its efforts to develop a consistent and reliable database of urban transportation indicators for Canadian municipalities. Work in this area is intended to enhance our capacity to measure national progress towards more sustainable transportation. Transport Canada recognizes that further effort is required on sustainable transportation indicators, including urban indicators, and within the *Sustainable Development Strategy 2004-2006*, has committed to building on previous initiatives.

To obtain supplemental information on Transport Canada's progress towards meeting its sustainable development commitments, please visit our SDS progress reports, available at www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/menu.htm.

Further information on Transport Canada's 2001-2003 SDS is available at: www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/sds0103.htm.

For more information on environmental protection, please visit www.tc.gc.ca/programs/Environment/EnvironmentalProtection/menu.htm.

2. *Develop and implement the Sustainable Development Strategy 2004-2006*

In 2003, Transport Canada developed its third *Sustainable Development Strategy 2004-2006*. The strategy outlines the Department's vision of sustainable development and its action plan for promoting a more sustainable transportation system in Canada. Tabled in Parliament in February 2004, the strategy builds on the accomplishments and lessons learned from the first two strategies, and brings more precision to the concept of sustainability. It defines seven challenges, and 32 specific commitments for the next three years to integrate sustainable development into Transport Canada's activities and support the Department's strategic objective of protecting the physical environment.

An internal independent review carried out on the management framework of Transport Canada's *Sustainable Development Strategy 2001-2003* recommended that the Department develop clear and achievable commitments; better link commitments, targets and performance measures; and include performance measures that are more outcome-oriented and meaningful. Both the findings of this review and the Commissioner of the Environment and Sustainable Development's expectations for the third round of federal sustainable development strategies were fully considered during the development of Transport Canada's new strategy. The third strategy strives to build upon the second by adding to the environmental measures, and including new social and economic initiatives.

To develop this strategy, Transport Canada drew on the expertise of a national advisory group and other federal departments; consulted the provinces, territories and municipalities; and received input from Canadians from coast to coast. In total, some 200 stakeholders participated. The strategy represents Transport Canada's plan for making better decisions in partnership with stakeholders in the transportation sector and provides an opportunity for the Department to demonstrate continued leadership in promoting sustainable transportation. It addresses key federal priorities such as climate change, clean air, clean water, contaminated sites and research and development. Many of the strategic commitments will address these priorities within an urban context.

The seven strategic challenges in the 2004-2006 strategy are as follows:

1. Encourage Canadians to make more sustainable transportation choices
2. Enhance innovation and skills development
3. Increase system efficiency and optimize modal choices

4. Enhance efficiency of vehicles, fuels and fuelling infrastructure
5. Improve performance of carriers and operators
6. Improve decision-making by governments and the transportation sector
7. Improve management of Transport Canada operations and lands

The Management Review for Transport Canada's *2001-2003 Sustainable Development Strategy* is available at www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/review03/menu.htm.

The Commissioner of the Environment and Sustainable Development's expectations for the third round of Sustainable Development Strategies are outlined in Sustainable Development Strategies — Making a Difference, which is available at: www.oag-bvg.gc.ca/domino/cesd_cedd.nsf/html/03sds.html.

For a complete list of Transport Canada's 2004-2006 Sustainable Development Strategy commitments and progress indicators, see Part Five of the Strategy, available at: www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/sds0406/challenges.htm.

3. ***Implement Climate Change Initiatives***

The Government of Canada will work to respect its commitments to the Kyoto Protocol on climate change in a way that produces long-term and enduring results while maintaining a strong and growing economy. It will do so by developing an equitable national plan, in partnership with provincial and territorial governments and other stakeholders.

Transport Canada is continuing work to implement the transportation component of the *Climate Change Plan for Canada*. This plan outlines actions already underway pursuant to the *Action Plan 2002 on Climate Change*, as well as new actions, which address vehicle fuel efficiency, bio-fuels such as ethanol and bio-diesel, fuel cell vehicles, urban transportation, and more efficient goods transportation. Transport Canada is leading the urban transportation and freight transportation measures already underway, and is working jointly with Natural Resources Canada (NRCan), and other departments on efforts to improve motor vehicle fuel economy.

Transport Canada is undertaking the following climate change initiatives to address issues related to the transportation sector:

i) **Fuel Efficiency**

The *Climate Change Plan for Canada* has set a target of attaining a 25 % improvement in new vehicle fuel efficiency by 2010. NRCan leads on this initiative with Transport Canada playing a supporting role, by providing technical information and participating in negotiations with the automobile industry.

In addition, Transport Canada's Advanced Technology Vehicle Program tests, demonstrates and evaluates existing fuel-efficient vehicle technology. The 2003-04 Transport Canada fleet currently includes more than 90 vehicles, which use technology such as hybrid power trains, batteries, low carbon fuels, advanced

gasoline and diesel engines. To date, more than 6 million Canadians have been made aware of the program, raising awareness of advanced technology vehicles and the role these vehicles can play in a sustainable future.

The Department has also been leading an interdepartmental working group tasked with evaluating a range of potential incentives and disincentives for producers and consumers of more environmentally friendly vehicles.

ii) **Education and Awareness: One Tonne Challenge**

Transport Canada signed a Memorandum of Understanding with Environment Canada and NRCan to support a nation-wide climate change campaign entitled the "One Tonne Challenge". The One-Tonne Challenge initiative calls on all Canadians to reduce their personal greenhouse gas emissions by one tonne or 20 %. The program was launched on March 26, 2004.

iii) **Impacts and Adaptation**

Transport Canada assisted in the preparation of the Transportation Chapter of the *Climate Change and Adaptation: a Canadian Perspective* series. In August 2003, the Chapter was released and can be found at: http://adaptation.nrcan.gc.ca/home_e.asp.

In April 2003, Transport Canada released its workshop report *Impacts of Climate Change on Transportation in Canada*. The workshop represented the first event in Canada to bring together transportation stakeholders and climate change experts to discuss impacts and adaptation. For further information please visit www.tc.gc.ca/programs/environment/nwicct/menu.htm.

Transport Canada's 2003-04 Report on Plans and Priorities identified a set of indicators to measure progress on the Department's contribution to the Climate Change Plan. The table below highlights progress towards the expected outcomes.

Transport Canada's contribution to the Climate Change Plan	
Expected Results	**Indicators of Progress**
Enhanced awareness of opportunities for reducing greenhouse gas emissions among transportation sector stakeholders	***Number of workshop or information sessions held***
Progress: In 2003-04, the Urban Transportation Showcase Program sponsored over 15 workshops or information sessions that targeted provincial, regional and municipal decision-makers with responsibility for transportation and land-use planning; academics and other transportation experts; and, urban transportation providers (e.g. urban transit). As of March 31, 2004, 112 public awareness events on the Advanced Technology Vehicles Program were held, reaching an estimated 6 million Canadians. The Freight Efficiency and Technology Initiative also co-funded and helped to organize the October 2003 Rail and the Environment Conference in Winnipeg to raise awareness of the program and to promote best practices to reduce greenhouse gas emissions from the freight sector.	

Expected Results	Indicators of Progress
Enhance capacity to reduce greenhouse gas emissions	***Number of performance agreements signed***

Progress:

As a first step to the signature of a performance agreement, Transport Canada is working with the Air Transport Association of Canada to assist them in building their greenhouse gas reporting capacity.

Transport Canada also has a joint effort with Environment Canada in the negotiation of a performance agreement with the Railway Association of Canada. This agreement will replace the existing MOU between Railway Association of Canada and Environment Canada and will cover the Criteria Air Contaminant and greenhouse gas emissions.

Expected Results	Indicators of Progress
Adoption of innovative practices to reduce greenhouse gas emissions by our partners and stakeholders	***a) Number of funded projects*** ***b) Number of people taking part in Urban Transportation Showcase Program (UTSP) information network activities.***

Progress:

The UTSP has announced funding for eight community transportation showcase demonstrations. These eight demonstrations encompass over 35 distinct initiatives in sustainable urban transportation.

In 2003, the Freight Sustainability Demonstration Program allocated approximately $1.89 million for 14 projects. This will bring the total to 20 projects with a total of $2.4 million in funding since the announcement of the program.

Two Moving On Sustainable Transportation Program funded projects that were completed in 2003 reported on greenhouse gas reductions. The Sheltair Group's CitiesPLUS was a hundred-year planning exercise that, if fully implemented in the Greater Vancouver Regional District, will reduce greenhouse gas emissions by 6 % from 1990 levels by the year 2040 (approximate reduction of one tonne of greenhouse gas emissions per person).

Pollution Probe's S-M-A-R-T Movement Program, a Transportation Demand Management initiative, reduced emissions at two large employers by 350,000 kg. Other employers participating in the program had not participated for a long enough period of time to produce real quantifiable results.

Over 700 individuals have attended learning events sponsored by or organized by the UTSP.

Expected Results	Indicators of Progress
Greenhouse gas reductions as a result of program participation	***Measurable greenhouse gas reductions related to funded projects***

Progress:

With the limited number of ongoing demonstration and available reports, information on actual greenhouse gas reductions related to funded Freight Sustainability Demonstration Program projects is fragmented. Despite this, the results of two projects are promising. The first project conducted five test runs using top of rail friction modifiers, which resulted in fuel savings of 2.99 %. The proponent also calculates that based on the average track profiles for Canadian rail operations, fuel saving of 2.1 to 3.0 % could be achieved. The second project tested layover protection technology for locomotives. The proponent's preliminary results show an average fuel savings per hour of operation of 12.13 litres and that the technology was operated by 321 litres. Therefore the fuel savings resulting specifically from the project activities is 3,893 litres of diesel fuel, or approximately 10,513 kg of greenhouse gas emissions reduction.

It is too early to report on measurable greenhouse gas reductions related to funded projects.

4. Analysis in Support of Sustainable Transportation

Transport Canada has continued to develop transportation measures under the climate change plan, particularly in the areas of urban passenger transportation, vehicle fuel efficiency and advanced technologies, and more efficient movement of goods.

In 2003-04, various initiatives were undertaken to help the Department fill data and analytical needs identified during the work of the Transportation Climate Change Table, and help contribute to a national perspective on climate change transportation solutions. Some of these initiatives focus on improving modeling capacity in Transport Canada, while others address climate change transport data gaps.

Statistics Canada currently conducts for Transport Canada a survey of vehicle use in Canada through the Canadian Vehicle Survey (CVS), which allows the production of estimates regarding vehicle-kilometres and passenger-kilometres driven. Transport Canada and NRCan with Statistics Canada have explored ways of enhancing the CVS to obtain fuel consumption for each respondent vehicle. After successful pilot testing in 2003, NRCan funding provided for the addition of a fuel log to the CVS in January 2004. This will allow fuel information to be directly linked to trip data and, therefore, vehicle use characteristics.

In September 2003, Transport Canada, on behalf of the federal/provincial/territorial Climate Change Transportation Data Strategy Steering Committee, undertook a study to identify all issues related to the development of a national vehicle registration system to gather road vehicle use information.

In 2003-04, Transport Canada completed an in-depth analysis of the socio-economic costs and benefits of reducing greenhouse gas emissions in the passenger and freight transportation sectors. The study provides Transport Canada with a framework to assess costs, as well as the benefits, of the promising and most promising measures identified by the Transportation Table to reduce greenhouse gas emissions in the passenger and freight sectors.

In 2003, Transport Canada began an in-depth analysis of consistent definitions and systematic measurement of road vehicle traffic congestion. The intent of this work is to develop an analytical framework to assess the cost of congestion for nine urban areas in Canada. The study will provide significant new knowledge that would benefit all levels of government, as well as each participating municipality.

In 2003-04, Transport Canada began a study that will contribute to its ongoing knowledge of the potential contribution, including the costs and impacts, of urban transit to climate change mitigation. This study will focus on greenhouse gas emissions and will analyze the urban transit infrastructure investments and demand strategies proposed in ten urban areas in Canada.

Information on the Government of Canada's climate change initiatives is available at: www.climatechange.gc.ca/english/index.shtml.

Further information on the government's *Action Plan 2000 on Climate Change* is available at: www.climatechange.gc.ca/english/whats_new/action_plan.shtml.

More information on Transport Canada's Action Plan 2000 initiatives is available at: www.tc.gc.ca/programs/environment/commitments/actionPlan2000.htm.

4.4 Transport Canada's Management Agenda

4.4.1 Introduction

Transport Canada is committed to the principles of modern management and is striving to achieve management excellence. Transport Canada recognizes that achieving this goal will be an evolutionary process. The Department's management agenda focuses on initiatives that will improve management capacity. The agenda requires a vision of modern public management, a frank assessment of the gaps between that vision and reality, a practical plan for change, and a motivated workforce to bring it all together. Transport Canada continues to demonstrate progress in this area and is working towards linking it to the broader management agenda of the federal government as described in *Results for Canadians*.

Following the Treasury Board's introduction of the Management Accountability Framework in late 2003, which translates the *Results for Canadians* vision of modern public service management into a set of management expectations, Transport Canada immediately took steps to refocus and broaden its modern management improvement strategy into an integrated agenda. The goal is to provide departmental managers with the required tools and a supportive culture to

manage effectively in an increasingly complex and challenging federal public service, to meet the commitment and initiatives stated in *Results for Canadians*.

For more information on the Treasury Board's Management Accountability Framework see www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_e.asp.

Information on *Results for Canadians* is available at: www.tbs-sct.gc.ca/res_can/rc_1_e.asp.

The challenge of the management agenda is to build and maintain the Department's capacity to achieve its objectives and respond to the needs and priorities of Parliament, the public, central agencies and employees in an increasingly global and knowledge economy. It has also become increasingly important for the Department to be able to respond effectively to any emergency or urgent situation that could arise. To meet this challenge, Transport Canada will need to change the way people, funds, information and technology are managed to reflect modern workplace values and practices.

The results reported herein are against the priorities identified in the 2003-04 Report on Plans and Priorities, but are influenced by the introduction of the Management Accountability Framework and the current Government of Canada's focus on issues, such as strengthening accountability and human resources modernization:

- Modern management and reporting on results
- Building capacity for the future
- Accessibility and connectivity

Over the next few years, while pursuing progress on all ten elements of the Management Accountability Framework, the Department will specifically focus on strengthening its capacity in the following areas:

- *Accountability* — to demonstrate that accountabilities for results are clearly assigned and measured throughout Transport Canada.

- *People* — to renew and sustain a vibrant public service that is reflective of Canada, where employees are valued and human and intellectual capacities are developed.

- *Stewardship* — to strengthen the control regime through improved integration and effectiveness, thereby improving capacity to ensure responsible spending.

- *Values and Ethics* — to ensure that management practices are value-based and tailored to realities.

4.4.2 Modern Management and Reporting on Results

As previously stated, Transport Canada is committed to the pursuit of improving its management practices, with an emphasis on advancing the Department's approach to results-based management and reporting. From a policy perspective, the Department's ultimate outcomes are well planned and explained in multiple strategic documents where reviews of attainment are produced regularly within annual reports (for more information visit www.tc.gc.ca/pol/en/anre/transportation_annual_report.htm). As well, policy-making decisions are continually adjusted depending on the degree of achievement of the Department's goals.

Progress in the development of results frameworks

Transport Canada has been engaged in efforts to link and align performance measurement at strategic, operational and personal levels, as well as a concerted effort to develop a consistent approach to implementing performance measurement processes throughout the Department. The objective has been to build a high-level strategic management framework that would provide a single unifying performance logic to help the development of a consistent approach to performance measurement and management.

At the service line level, results performance measurement frameworks are at various stages of evolution, ranging from the beginning design stages in some areas to a high degree of utilization in others. Transport Canada has also progressed towards improving performance reporting of horizontal initiatives as demonstrated in the information presented in reporting templates for the Marine Security and Road Safety Vision 2010 initiatives featured in Annex 5.12 of this report.

The Department's challenge will be to complete the development of results frameworks and to implement them by measuring performance based on performance indicators, thus moving away from activity/output-based results to outcome-based results. This initiative complements the efforts underway in 2004-05 to implement Treasury Board's new Program Activity Architecture framework which was introduced toward the end of 2003-04 and upon which future results reporting will be based.

The Department's capacity to link financial to non-financial information is also progressing as a result of continued investments in the Department's financial and materiel management systems, such as the implementation of a data warehouse that provides the capacity to extract, transform and load financial and non-financial information for reporting and analysis purposes. To date, the investments have contributed to improve administrative efficiencies within the Department, provide more accessible and complete management information and expand the reach of its internal and external clients using web-based methods for service delivery. For example, a web-based receivables module www.tc.gc.ca/transact has been implemented that enables internal and external clients and program managers to view their account information online as well as pay their bills. A web-based store, also accessible at www.tc.gc.ca/transact, has been implemented enabling clients to view, download and order publications (and pay for these publications, where applicable) with future plans to extend this service to include marine registration and licenses. Finally, an Intranet-based manager's portal is being implemented to provide managers with web access to financial reports and budget management tools. To further

increase stewardship within the Department, steps have been taken to increase awareness and adoption of financial management policies and results-based management practices through an assurance process that all managers with signing authority have taken the appropriate financial delegation courses.

During 2003-04, the Department continued a series of service line resource reviews that are currently at various stages of completion. These reviews consist of evaluations of the continued relevance of the program, the effectiveness and efficiency of the program, and the resource base required to support delivery of the program. Those reviews that have been finished have resulted in recommendations pertaining to improving data quality and systems integration. Implementation of these recommendations will advance results-based management through improved resource justification, data analysis and reporting.

Assurance to Senior Management

In keeping with the requirements of the Treasury Board Secretariat's Internal Audit Policy, Evaluation Policy, and the new Management Accountability Framework, Transport Canada's internal audit and evaluation sections provide senior management with effective assurance services to assist departmental operations to stand the test of public scrutiny, to assess that departmental programs and policies are producing intended results, and support the continuous improvement of management practices in Transport Canada.

During this past fiscal year, based on a risk-based audit plan, emphasis was placed on assurance audits that addressed key areas of the Department's audit universe related to corporate enablers (e.g.: financial services, IM/IT, etc.), transfer payments, ports, seaways and divested entities. Audit reports and management action plans were presented to the Department's Audit and Review Committee for approval and then published on Transport Canada's Internet site to provide easy access to the public.

To further promote improved management practices, the internal audit section monitored and reported to the Audit and Review Committee the status of approved management action plans. To date management action plans are being implemented in an appropriate manner.

For a list of audits and evaluations conducted in 2003-04 see Annex 5.15 of this report. For more information about audits and evaluations conducted in 2003-04, visit: www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/menu.htm and www.tc.gc.ca/pol/en/programevaluation/menu.htm

4.4.3 Building Capacity for the Future

Transport Canada's ability to carry out its mandate and achieve its strategic objectives is strongly linked to its efforts to achieve a productive and sustainable workforce and an enabling work environment. Positive people management practices and leadership at all levels are the keystones for building capacity to serve Canadians now and in the future. Throughout the 2003-04 planning period, Transport Canada has undertaken activities and developed outputs that have fostered progress in the achievement of the Department's people management outcomes.

Transport Canada supports a learning culture

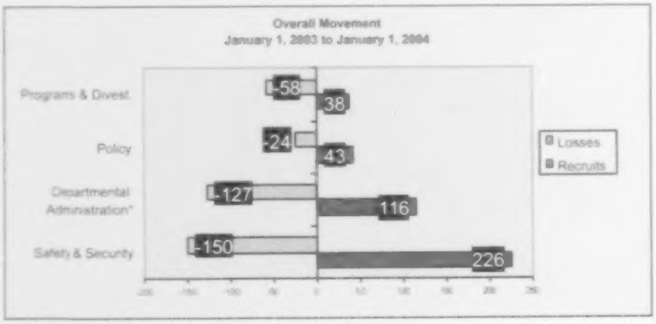
In its efforts to create a learning environment that provides employees with the experience and training to develop their skills and realize their career objectives, Transport Canada developed and adopted a Continuous Learning Policy in 2003-04. One of the highlights of this new policy is that the Department will devote an amount from its operating budget representing an average of three % of its salary envelope, and an average of three days per employee per year to learning activities. The policy also underlines the importance of personal learning plans as the foundation of continuous learning in the Department.

While the implementation of this new policy is set for the fiscal year 2004-05 and beyond, its development and adoption demonstrates Transport Canada's increased commitment to continuous learning. To facilitate access to learning, the Department is also capitalizing on the use of technology to deliver content to support various learning styles. For example, the introduction of a number of online training and orientation courses on the departmental intranet has proven to be an effective and engaging approach to knowledge transfer, and allows the Department to update course material in "real time". This communications medium ensures that all employees have access to identical messages, strengthening links between Transport Canada's various branches and regions.

Transport Canada also continued its efforts with respect to knowledge transfer plans for critical subject matter experts (SME). Throughout the planning period, a review of the Knowledge Transfer and Succession plans for each of the 61 critical SMEs that were identified in 2002 was undertaken. An analysis of how well the plans are being executed will be presented to the Transport Canada Executive Management Committee in the fall of 2004. Also, Transport Canada's approach to its critical SME knowledge transfer and succession planning challenge has been documented in the article *How To Prevent Knowledge Collapse* as a way of sharing lessons learned with Regulatory/Inspection partners and others. The article is available at: www.ricommunity.gc.ca/documents/prevent_knowledge_collapse/knowledge_collapse_e.asp. By undertaking these activities the Department is supporting the learning and development of employees in specific fields and, at the same time, is reducing the risks of losing corporate memory.

Transport Canada effectively renews and retains expertise

Throughout the planning period the Department continued to focus on creating an environment that enhances retention, recruitment, and learning throughout the organization and within specific communities such as the regulatory/inspection community.



Transport Canada supports a learning culture

In its efforts to create a learning environment that provides employees with the experience and training to develop their skills and realize their career objectives, Transport Canada developed and adopted a Continuous Learning Policy in 2003-04. One of the highlights of this new policy is that the Department will devote an amount from its operating budget representing an average of three % of its salary envelope, and an average of three days per employee per year to learning activities. The policy also underlines the importance of personal learning plans as the foundation of continuous learning in the Department.

While the implementation of this new policy is set for the fiscal year 2004-05 and beyond, its development and adoption demonstrates Transport Canada's increased commitment to continuous learning. To facilitate access to learning, the Department is also capitalizing on the use of technology to deliver content to support various learning styles. For example, the introduction of a number of online training and orientation courses on the departmental intranet has proven to be an effective and engaging approach to knowledge transfer, and allows the Department to update course material in "real time". This communications medium ensures that all employees have access to identical messages, strengthening links between Transport Canada's various branches and regions.

Transport Canada also continued its efforts with respect to knowledge transfer plans for critical subject matter experts (SME). Throughout the planning period, a review of the Knowledge Transfer and Succession plans for each of the 61 critical SMEs that were identified in 2002 was undertaken. An analysis of how well the plans are being executed will be presented to the Transport Canada Executive Management Committee in the fall of 2004. Also, Transport Canada's approach to its critical SME knowledge transfer and succession planning challenge has been documented in the article *How To Prevent Knowledge Collapse* as a way of sharing lessons learned with Regulatory Inspection partners and others. The article is available at: www.tccommunity.gc.ca/documents/prevent_knowledge_collapse/knowledge_collapse_e.asp. By undertaking these activities the Department is supporting the learning and development of employees in specific fields and, at the same time, is reducing the risks of losing corporate memory.

Transport Canada effectively renews and retains expertise

Throughout the planning period the Department continued to focus on creating an environment that enhances retention, recruitment, and learning throughout the organization and within specific communities such as the regulatory inspection community.

Transport Canada continued to promote the use of competency-based staffing and standardized national assessment tools in specific areas in order to progress in the renewal of expertise.

In 2003, recruitment activity surpassed attrition by 64 (423 vs. 359), which translates into a 1.4 % increase in overall staff. The Department has maintained a turnover rate of 6.1 % over the past two years.

One practice used to create a more supportive work environment and to help retain employees is flexible work and leave arrangements. This practice allowed 16.9 % of TC employees to work compressed workweeks in 2003-04 compared to 14.1 % in 2002-03.

With respect to the Department's role as the champion of the Interdepartmental Regulatory Inspection (R/I) initiative, Transport Canada continued to focus on building an effective regulatory inspection community. In addition to its efforts with the subject matter experts and knowledge transfer plans, the Department continued its active use of the National R/I Recruitment inventory. As a result, recruitment outpaced attrition in the technical groups. However, it should be noted that a retention risk still remains within the R/I community as the Aircraft Operators, Engineers, and Technical Inspectors are among the groups that have the largest proportion of employees qualifying for retirement over the next five years.

As of April 1, 2004, Health Canada is the new champion of the Government's R/I initiative. While Transport Canada will no longer be playing a leadership role, it will remain an active partner in the initiative and work closely with Health Canada to ensure a smooth championship transition.

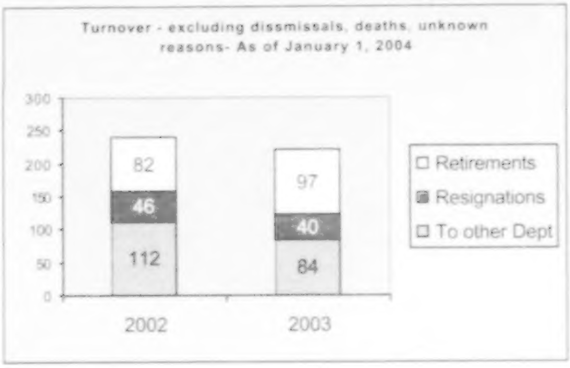
For more information on the R/I initiative visit www.ricommunity.gc.ca/menu_e.asp.

Transport Canada has a representative and diverse workforce

Throughout the planning period, Transport Canada continued to implement its Diversity Strategy. The Department undertook activities, such as Diversity Dialogue sessions, to help increase employee and management awareness with relations to diversity and employment equity.

Not unlike 2002, the efforts expended in the past year to maintain and improve representation in the four designated groups produced mixed results. Aboriginal representation continued to exceed labour market availability. Current

Transport Canada continued to promote the use of competency-based staffing and standardized national assessment tools in specific areas in order to progress in the renewal of expertise.



In 2003, recruitment activity surpassed attrition by 64 (423 vs. 359), which translates into a 1.4 % increase in overall staff. The Department has maintained a turnover rate of 6.1 % over the past two years.

One practice used to create a more supportive work environment and to help retain employees is flexible work and leave arrangements. This practice allowed 16.9 % of TC employees to work compressed workweeks in 2003-04 compared to 14.1 % in 2002-03.

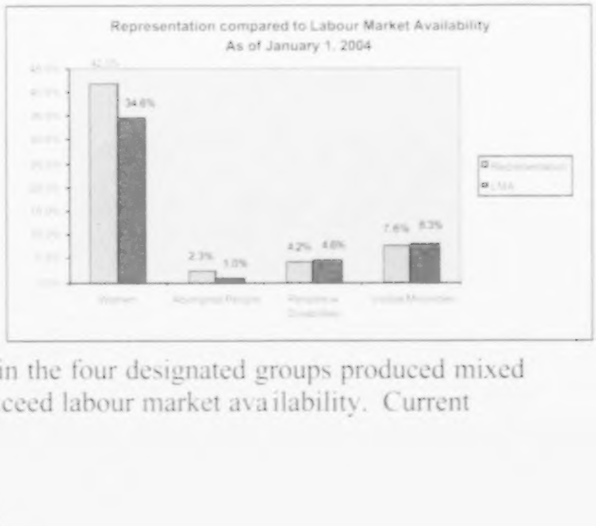
With respect to the Department's role as the champion of the Interdepartmental Regulatory/Inspection (R/I) initiative, Transport Canada continued to focus on building an effective regulatory/inspection community. In addition to its efforts with the subject matter experts and knowledge transfer plans, the Department continued its active use of the National R/I Recruitment inventory. As a result, recruitment outpaced attrition in the technical groups. However, it should be noted that a retention risk still remains within the R/I community as the Aircraft Operators, Engineers, and Technical Inspectors are among the groups that have the largest proportion of employees qualifying for retirement over the next five years.

As of April 1, 2004, Health Canada is the new champion of the Government's R/I initiative. While Transport Canada will no longer be playing a leadership role, it will remain an active partner in the initiative and work closely with Health Canada to ensure a smooth championship transition.

For more information on the R/I initiative visit www.ricommunity.gc.ca/menu_e.asp.

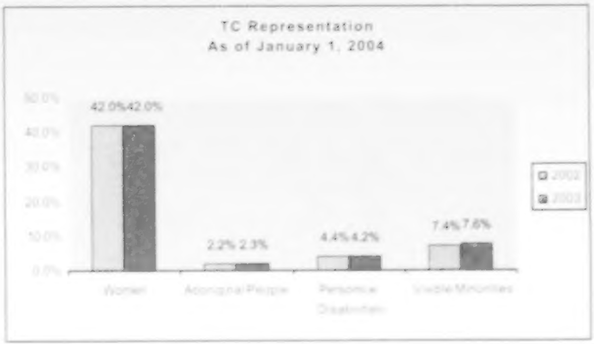
Transport Canada has a representative and diverse workforce

Throughout the planning period, Transport Canada continued to implement its Diversity Strategy. The Department undertook activities, such as Diversity Dialogue sessions, to help increase employee and management awareness with relations to diversity and employment equity.



Not unlike 2002, the efforts expended in the past year to maintain and improve representation in the four designated groups produced mixed results. Aboriginal representation continued to exceed labour market availability. Current

employment shares of the visible minorities group exceed labour market availability[1] in all major employment categories[2], with the exception of the executive category and the technical category[3] where a substantial representation gap still remains. The overall representation of persons with disabilities fell in the last year, increasing the representation gap to 0.4 %. Representation of women is good overall and currently exceeds labour market availability (external) in all employment categories, with the exception of the small operational category[4].



With the new Official Languages (OL) Policies taking effect in April 2004, the Department ensured that it had the proper mechanisms and tools in place to foster compliance with the new guidelines. In 2003-04, the Transport Canada Executive Management Committee endorsed a strategy for the OL program and established departmental OL priorities for fiscal year 2004-05. Various tools were developed and released. One of these tools, the brochure, *Simply a Matter of Respect*, was posted on the Public Service Human Resources Management Agency of Canada's Internet site as being a best practice (visit www.hrma-agrh.gc.ca/ollo/tools-outils/pg/goodpracticesbonnespratiques_e.asp). As of January 1, 2004 Transport Canada's population comprised 72.8 % Anglophones and 27.2 % Francophones, a ratio that has remained constant over the last few years.

Transport Canada strives to provide an enabling and supportive work environment

Transport Canada exercised leadership to ensure continuous improvement of union-management relations. In this regard, a departmental Union-Management Consultation Framework was developed and approved by Transport Canada's Senior Executives and National Presidents of union officials in the fall of 2003. In addition, a number of successfully joint union-management initiatives have materialized, namely: development of Transport Canada Guidelines for use of emails by union representatives; joint information sessions delivered with Union of Canadian Transportation Employees on "Understanding and Interpreting the Collective Agreement" and joint union-management communiqués on the implementation of the Aircraft Operations collective agreement. These initiatives support a collaborative approach as predicated by the *Public Service Modernization Act* and foster good human resource management practices through ongoing communication and sustained dialogue between Senior Management and Union Officials

[1] *Note: The labour market availability data is from 1996. New statistics released in spring 2004 are being analysed and will form the basis for future comparison.*
[2] *Employment categories include: Executive; Scientific and Professional; Administrative and Foreign Services; Technical; Administrative Support; Operational*
[3] *Technical Category includes: Aircraft Operations, Engineering & Scientific support; Electronics; General Technicians; Social Science Support; Technical Inspection*
[4] *Operational Category includes: Firefighters; General Labour & Trades; General Services*

4.4.4 Accessibility and Connectivity

Managing information and technology is essential to effective program delivery. Technology continues to change the way we work and how we interact with each other, with stakeholders and with the public. Our work in this area is driven by internal business requirements and government priorities, and include improving service delivery in all parts of the Department, finding new ways to meet citizens' needs for access to public information and services, protecting privacy, responding in a more timely way to letters and questions, and engaging stakeholders in the policy development process.

The following sample business-driven projects were completed in 2003-04 which capitalized on technology to provide innovative solutions to departmental challenges:

- To combat identity theft and counterfeiting, Transport Canada developed a tamper-proof document and a secure process to gather information and issue credentials to Canadian marine officers and engineers. The Competency Certificate Issuing System is the world's most sophisticated and secure method of documenting the credentials of mariners. Other countries have adopted aspects of the system.

- Recent enhancements to marine systems have revolutionized the way inspectors record and transmit inspection information. These enhancements include timely access to accurate data, automated consolidation of key performance information from various sources for risk analysis, the ability to carry out intelligent searches on policies and regulations and a secure means for owners and operators to plan and track their inspections/certification requirements. With these enhancements, there have been increases in inspectors' productivity, reduction in the likelihood of inspection errors, and improvement in the safety of Canada's marine-transportation industry.

- Transport Canada's external virtual library, called the Canadian Transportation Research Gateway, gives all Canadians access to Canadian transportation research resources. The Canadian Transportation Research Gateway provides researchers, students, government, and industry with convenient access to evaluated Canadian transportation research resources through a single gateway. Visit the gateway at www.tc.gc.ca/ctrg-prtc/en/menu.aspx.

To strengthen the alignment and management of Information Management/Information Technology (IM/IT) financial resources in support of departmental objectives, the departmental IM/IT governance framework was revised, senior level governance committees were created, and program IM/IT investments were recommended which are in support of program delivery. Work was also carried out on an IM capacity check to provide senior management with an understanding of the capacity of the Department as it relates to the activities associated with information management and the development of Transport Canada's IM Strategy.

Government on Line (GOL)

Transport Canada is committed to delivering services to citizens in an efficient and effective manner, and is continuing its efforts to implement online services. Transport Canada's current

GOL strategic direction has been re-focused to ensure the Department's investments in IM/IT, business transformation and GOL are aligned to support program delivery and stakeholder needs. Examples of online services, which were well received by external stakeholders, are the Marine Services Online website (www.marineservices.gc.ca) and the Access to Travel (ATT) website (www.accesstotravel.gc.ca). Since January 2003, Marine Services Online has had 466,579 accesses. The ATT online service, which provides information on accessible transportation and travel across Canada with the aim of making travelling an easier and more enjoyable experience for Canadians with disabilities, has had 699,046 accesses.

Transport Canada conducted external GOL stakeholder surveys for the Marine Services Online and for the ATT portals. The objective of the surveys was for Transport Canada to be better positioned and better able to maintain a more responsive online presence. Most respondents indicated that these online services are excellent resources that reduce the amount of time and the number of contacts required to obtain useful and accurate information. Such resounding support in the positioning of these external online services clearly validates both the value of these portals to the Canadian public and the merits of the investment in these online initiatives.

Over the last year, Transport Canada continued to participate in a number of initiatives that have horizontal benefits in advancing electronic solutions to tendering, purchasing, payments and billing. For example:

- Transport Canada is one of four vanguard departments who participated as government-wide leads for implementation of a horizontal GOL initiative that will enable significant efficiency improvements through automation of the end-to-end purchasing process for goods and services.

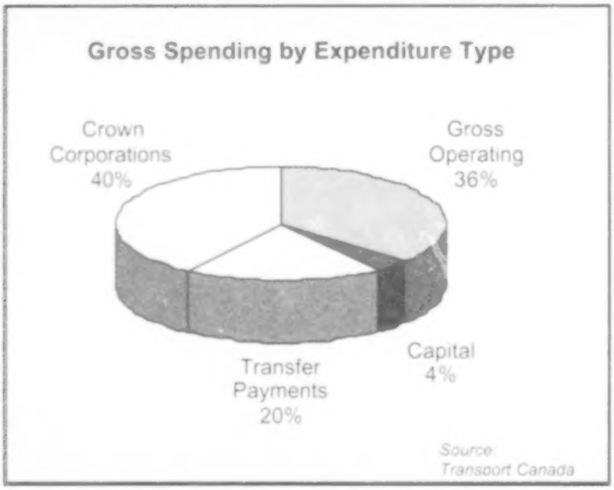
- As one of the lead departments in the Oracle Financials Cluster Group, Transport Canada is representing the collective interests of five departments (Transport Canada, Fisheries and Oceans Canada, Indian and Northern Affairs Canada, Environment Canada, and Correctional Services Canada) and two agencies (Office of the Auditor General and Canadian Forces Housing Agency).

These initiatives will make it easier for Transport Canada clients to obtain integrated financial information on the Department's programs and activities, providing reliable and relevant information on the resources required to achieve program results, measure program performance and improve citizen-focused services.

For more information on Transport Canada's IM/IT Strategic Direction visit: www.tc.gc.ca/gol/im-itstrategicplan.htm. For more information on the Government of Canada's GOL initiative, visit: www.gol-ged.gc.ca.

5.0 Annexes

5.1 An Overview of Departmental Spending



Transport Canada's gross spending for fiscal year 2003-04 totalled $1.7 billion, as described below.

The largest portion of spending — approximately $690 million or 40 % — was directed to Crown corporations. The Canadian Air Transport Security Authority received $351 million, VIA Rail $264 million, and the remaining amount was paid to Marine Atlantic Inc. and the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.

Gross operating costs represented 36 % of total spending, with expenditures of $635 million. Of this amount, 54 % was spent on employee salaries and statutory benefits, while the balance was spent on other costs such as professional services related to informatics, training and education, and items such as travel, maintenance and utilities. Approximately 47 % of Transport Canada's operating costs were funded through the collection of respendable revenues.

A further $358 million, or 20 %, was spent on grants and contributions (transfer payments). Some of the more significant items included:

- $64 million for Payment to Ridley Terminals Incorporated for repayment of outstanding loans;
- $57 million for the Strategic Highway Infrastructure Program — Highway improvements;
- $52 million for contributions to provinces toward highway improvements;
- $51 million for the Northumberland strait crossing subsidy payment;
- $32 million for the Airports capital assistance program; and
- $24 million grant to the Province of British Columbia for freight and passenger ferry services.

Transport Canada's capital project spending involved $64 million, only 4 % of total gross spending, and involved various maintenance and environmental projects.

5.2 Departmental Summary of Spending Authority

Table 1 Financial Requirements by Authority

Vote	Program Name and Total FTEs *($000s)*	2003 -2004 Total Main Estimates	Total Planned Spending[1]	Total Authorities	Total Authorities received or transferred as result of 12-12-2003[2]	Revised Authorities[3]
1	Operating expenditures (net of revenues)[4,5]	193,798	204,305	268,921	13,501	282,422
5	Capital expenditures	82,264	84,064	66,764		66,764
10	Grants and Contributions	401,548	401,548	513,388	(20,708)	492,680
15	Payments to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	33,345	33,345	33,345		33,345
20	Payments to Marine Atlantic Inc.	25,095	25,095	41,595		41,595
25	Payments to VIA Rail Canada Inc.	266,201	266,201	266,201		266,201
30	Payments to the Canadian Air Transport Security Authority	459,676	459,676	459,676		459,676
35	Payment to the Queens Quay West Land Corporation	4,000	4,000	4,000	(4,000)	-
40	Payment to the Old Port of Montreal Corporation Inc.	-	-	18,400	(18,400)	-
(S)	Minister of Transport — Salary and motor car allowance	67	67	69		69
(S)	Payments to Canadian National for the Victoria Bridge in Montreal	3,300	3,300	3,244		3,244
(S)	Contributions to employee benefit plans[6]	58,464	58,847	59,492	1,275	60,767
(S)	Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	1,900	1,900	983		983
(S)	Northumberland Strait Crossing subsidy payment	50,400	50,400	51,147		51,147

(Continued on next page)

Departmental Summary of Spending Authority *(continued)*

Table 1 Financial Requirements by Authority

Vote	Program Name and Total FTEs *($000s)*	2003 -2004 Total Main Estimates	Total Planned Spending[1]	Total Authorities	Total Authorities received or transferred as result of 12-12-2003 [2]	Revised Authorities [3]
(S)	Refunds of amounts credited to revenues in previous years	-	-	397		397
(S)	Spending proceeds from disposal of surplus Crown assets	-	-	4,812		4,812
	Total Department	1,580,058	1,592,748	1,792,434	(28,332)	1,764,103
	Total FTEs received/transferred				118.5	

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

(S) Statutory payment.

1. *The Planned Spending amounts refer to the 2003-04 Report on Plans and Priorities.*
2. *Total Estimated Authorities for entire fiscal year.*
3. *The Revised Authorities is the basis of reporting for the remaining tables.*
4. *Vote 1 Total Authorities is net of $339 million in respendable revenues.*
5. *The amounts used for the transfer of the marine function from the Department of Fisheries and Oceans represent direct costs only. The actual amounts to be transferred had not been finalized at completion of this report pending a signed Memorandum of Understanding (MOU) between Transport Canada and the Department of Fisheries and Oceans.*
6. *The Employee Benefits Plan (EBP) amount considered in the transfer of the marine function from the Department of Fisheries and Oceans was estimated using a 20% EBP rate but the EBP for the transfer of the Crown Corporation Secretariat to the Canada Revenue Agency and to Environment Canada (Infrastructure Canada) was calculated using the prorata share based on personnel costs and Transport Canada's EBP.*

(Continued on next page)

5.2 Departmental Summary of Spending Authority *(continued)*

Table 1.1 Expenditures by Authority

Vote	Program Name *($000s)*	2003 - 2004 Total Actual Spending	Total Actual Spending for authorities & responsibilities transferred or received as a result of 12-12-2003 [1]	Revised Total Spending [2]
1	Operating expenditures (net of revenues) [3,4]	262,210	14,007	276,217
5	Capital expenditures	61,727		61,727
10	Grants and Contributions	309,110	(5,985)	303,125
15	Payments to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	33,024		33,024
20	Payments to Marine Atlantic Inc.	41,595		41,595
25	Payments to VIA Rail Canada Inc.	264,201		264,201
30	Payment to the Canadian Air Transport Security Authority	351,415		351,415
35	Payment to the Queens Quay West Land Corporation	4,000	(4,000)	-
40	Payment to the Old Port of Montreal Corporation Inc.	18,400	(18,400)	-
(S)	Minister of Transport — Salary and motor car allowance	69		69
(S)	Payments to Canadian National for the Victoria Bridge in Montreal	3,244		3,244
(S)	Contributions to employee benefit plans [5]	59,492	1,414	60,906
(S)	Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	983		983
(S)	Northumberland Strait Crossing subsidy payment	51,147		51,147
(S)	Refunds of amounts credited to revenues in previous years	397		397
(S)	Spending proceeds from disposal of surplus Crown assets	2,735		2,735
	Total Department	1,463,749	(12,964)	1,450,784

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

(S): Statutory payment.

1. *Total Actual Spending for entire fiscal year.*
2. *The Revised Actual Spending is the basis of reporting for the remaining tables.*
3. *Vote 1 Actual Spending is net of $296 million in respendable revenues.*
4. *The amounts used for the transfer of the marine function from the Department of Fisheries and Oceans represent direct costs only. The actual amounts to be transferred had not been finalized at completion of this report pending a signed Memorandum of Understanding (MOU) between Transport Canada and the Department of Fisheries and Oceans.*
5. *The Employee Benefits Plan (EBP) amount considered in the transfer of the marine function from the Department of Fisheries and Oceans was estimated using a 20% EBP rate but the EBP for the transfer of the Crown Corporation Secretariat to the Canada Revenue Agency and to Environment Canada (Infrastructure Canada) was calculated using the prorata share based on personnel costs and Transport Canada's EBP.*

(Continued on next page)

Departmental Summary of Spending Authority *(continued)*

Table 1.2 Impact of December 12, 2003 Announcements

($000s)

Funding Transferred To or Received From	Total Estimated Authorities Transferred or Received[1]	Total Actual Spending for Authorities Transferred or Received for FY 2003-04[1]	FTEs
Human Resources and skills Development - Toronto Waterfront Revitalization initiative			
Vote 10 Grants and Contributions:	(20,900)	(6,177)	-
Canada Revenue Agency - Crown Corporation Secretariat and overhead			
Vote 1 Operating expenditures:	(838)	(597)	(8)
Environment Canada (Office of Infrastructure of Canada) - Crown Corporation Secretariat and overhead			
Vote 1 Operating expenditures:	(1,542)	(1,138)	(13)
Fisheries and Oceans Canada - Rescue Safety and Environmental Response[2]			
Vote 1 Operating expenditures:	11,578	11,578	71.3
Vote 10 Grants and Contributions:	192	192	
Fisheries and Oceans Canada - Marine Navigation Services[2]			
Vote 1 Operating expenditures:	5,578	5,578	68.2
Vote 35 Payments to the Queens Quay West Land Corporation	(4,000)	(4,000)	-
Vote 40 Payments to the Old Port of Montreal Corporation Inc.	(18,400)	(18,400)	-
Total Transferred/Received	(28,332)	(12,964)	118.5

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. *Total Estimated Authorities and Actual Spending identify the amounts for the entire fiscal year.*
2. *The amounts used for the transfer of the marine function from the Department of Fisheries and Oceans represent direct costs only. The actual amounts to be transferred had not been finalized at completion of this report pending a signed Memorandum of Understanding (MOU) between Transport Canada and the Department of Fisheries and Oceans.*

5.3 Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

2003-04 Business Line *($000s)*	FTEs	Gross Operating[1]	Capital[2]	Transfer Payments[3]	Crown Corporations	Total Gross Spending	*Less:* Respendable Revenues	Total Net Spending
Policy	203	30,181	4,149	70,718	291,296	396,344	558	395,786
	203	*45,481*	*8,339*	*166,227*	*307,796*	*527,843*	*676*	*527,167*
	256	**45,132**	**8,259**	**126,999**	**305,796**	**486,186**	**764**	**485,422**
Programs and Divestiture	384	105,056	41,461	366,007	37,345	549,869	289,742	260,127
	384	*130,073*	*35,389*	*359,843*	*33,345*	*558,650*	*285,627*	*273,023*
	404	**84,367**	**34,515**	**212,104**	**33,024**	**364,010**	**238,485**	**125,525**
Safety and Security	3,087	364,619	18,111	18,523	459,676	860,929	47,926	813,003
	3,200	*399,957*	*11,949*	*21,002*	*459,676*	*892,584*	*51,889*	*840,695*
	3,200	**397,941**	**11,294**	**18,414**	**351,415**	**779,064**	**55,587**	**723,477**
Departmental Administration	883	104,540	20,343	-	-	124,883	1,051	123,832
	862	*108,404*	*15,898*	-	-	*124,302*	*1,084*	*123,218*
	953	**107,080**	**10,394**	-	-	**117,474**	**1,114**	**116,360**
Total	4,557	604,396	84,064	455,248	788,317	1,932,025	339,277	1,592,748
	4,649	*683,915*	*71,575*	*547,072*	*800,817*	*2,103,379*	*339,276*	*1,764,103*
	4,813	**634,520**	**64,462**	**357,517**	**690,235**	**1,746,734**	**295,950**	**1,450,784**
Other Revenues and Expenditures:								
– Non-respendable revenues (see Table 5.6)								26,746
								-
								68,100
– Cost of services provided by other departments (authorities = actuals)								61,869
								58,040
Net Cost of the Program								1,627,871
								1,822,143
								1,576,924

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Normal font denotes planned spending. *Italicized font* denotes total authorities. **Bold font** denotes actual expenditures/revenues.

The Planned Spending amounts (normal font) refer to the 2003-04 Report on Plans and Priorities.

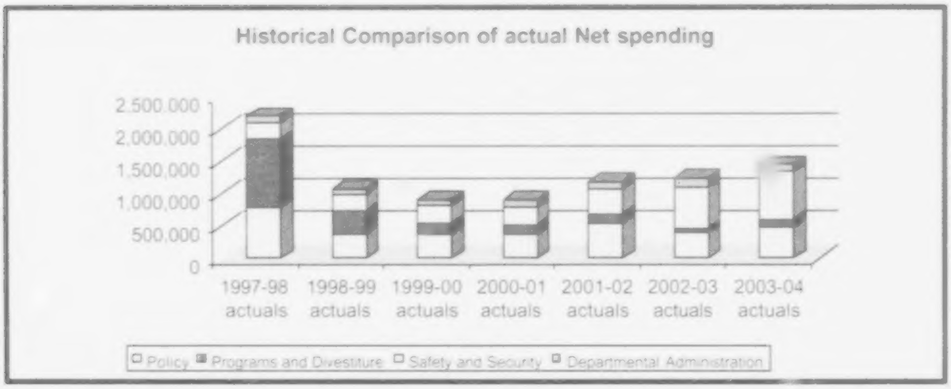
1. *Includes statutory payments for employee benefit plans, Minister's allowances, previous years' refunds, payments in respect of the St. Lawrence Seaway Agreement, and proceeds from the disposal of surplus Crown assets.*
2. *Includes the capital portion of the proceeds from the disposal of surplus Crown assets.*
3. *Includes statutory payments for Victoria Bridge (Montreal) and the Northumberland Strait Crossing subsidy.*

5.4 Historical Comparison of Net Spending

Business Line *($000s)*	Actual 2001-02	Actual 2002-03	2003-04 Planned Spending	2003-04 Total Authorities[1]	2003-04 Actual Spending[2]
Policy	539,459	404,589	395,786	527,167	**485,422**
Programs and Divestiture	155,647	69,284	256,127	273,023	**125,525**
Safety and Security	380,146	627,987	813,003	840,695	**723,477**
Departmental Administration	118,164	150,692	127,832	123,218	**116,360**
Total budgetary	**1,193,417**	**1,252,552**	**1,592,748**	**1,764,103**	**1,450,784**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. *The Total Authorities column includes the authorities received or transferred as a result of the December 12, 2003 reorganization.*
2. *The Actual Spending column includes the actual amounts received or transferred as a result of the December 12, 2003 reorganization.*



5.5 Crosswalk Between Strategic Outcomes and Business Lines

	Strategic Outcomes ($000s)			
Business Lines	**Economic Growth and Social Development**	**A Safe and Secure Transportation System**	**Protect the Physical Environment**	**Total Actual Spending**
Policy	485,422	-	-	**485,422**
Programs and Divestiture	116,771	-	8,754	**125,525**
Safety and Security	214	722,408	855	**723,477**
Departmental Administration	76,798	34,908	4,654	**116,360**
Total	**679,204**	**757,316**	**14,264**	**1,450,784**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. *The Total Actual Spending column includes the actual amounts received or transferred as a result of the December 12, 2003 reorganization.*

5.6 Revenues : Respendable and Non-Respendable

Business Line *($000s)*	Actual 2001-02[1]	Actual 2002-03[1]	2003-04 Planned Revenues	2003-04 Total Authorities	2003-04 Actual Revenues
Respendable Revenues					
Policy					
• Air Service Forecasts	262	274	160	160	**225**
• Rental revenue	117	111	-	118	**122**
• Miscellaneous internal and external revenues	202	349	398	398	**417**
	581	734	558	676	**764**
Programs and Divestiture					
• Harbours and ports revenues (net of commissions)	14,265	11,535	9,126	7,474	**9,763**
• Airports operating revenues	14,867	18,889	11,380	12,952	**14,103**
• Airports — Lease and chattel payments	248,271	299,551	268,909	265,075	**214,441**
• Miscellaneous internal and external revenues	1,004	336	327	126	**178**
	278,406	330,311	289,742	285,627	**238,485**
Safety and Security					
• Aviation regulatory and inspection revenues	11,851	12,810	10,118	10,380	**9,938**
• Aviation training revenues	-	-	809	-	**138**
• Internal and external revenues for aircraft services	33,723	26,026	26,397	26,648	**28,862**
• Internal and external marine regulatory and inspection revenues	7,591	8,464	7,329	7,744	**9,371**
• Revenues from the Registrar Imported Vehicles Program	-	-	475	475	**1,526**
• Lease payments from the Motor Vehicle Test Centre	-	-	280	280	**195**
• Short line rail inspections and other rail safety revenues	135	112	63	90	**208**
• Internal and external revenues from research and development activities	5,204	3,757	2,420	5,326	**3,870**
• Miscellaneous internal and external revenues	1,333	1,311	35	946	**1,479**
	59,838	52,479	47,926	51,889	**55,587**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

(Continued on next page)

Revenues *(continued)*

Business Line ($000s)	Actual 2001-02[1]	Actual 2002-03[1]	2003-04 Planned Revenues	2003-04 Total Authorities	2003-04 Actual Revenues
Departmental Administration					
• Internal revenue for training and systems support	234	124	-	-	-
• Internal and external lease and concession revenues	927	972	932	762	**930**
• Miscellaneous internal and external revenues	182	670	119	322	**184**
	1,344	1,765	1,051	1,084	**1,114**
Total Respendable Revenues	**340,170**	**385,289**	**339,277**	**339,277**	**295,950**
Non-respendable revenues					
Non-tax revenues:					
• St. Lawrence Seaway Management Corporation	4,802	4,856	4,300	-	**(295)**
• Hopper car leases	13,936	15,432	12,000	-	**18,664**
• Canada Port Authority stipends	10,402	9,765	10,446	-	**10,716**
• Return on investments	32	21,410	-	-	**22,958**
• Refunds of previous years' expenditures	1,143	1,057	-	-	**1,999**
• Adjustments to previous years' payables	4,433	5,323	-	-	**1,729**
• Privileges, licences and permits	49	60	-	-	**5,220**
• Fines	1,169	1,063	-	-	**974**
• Proceeds from sales	1,826	796	-	-	**548**
• Proceeds from the disposal of surplus Crown assets	5,284	4,108	-	-	**2,760**
• Miscellaneous	396	1,256	-	-	**423**
• CTMA Traversier Ltée	-	833	-	-	**-**
• Old Port of Montreal	-	2,315	-	-	**2,404**
• Gulf War Compensation against Iraq	-	420	-	-	-
• Great West Life – Canada Ports Refund	-	95	-	-	-
Total Non-respendable Revenues	**43,473**	**68,789**	**26,746**	**-**	**68,100**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1 *As result of an internal financial management review, revenues are now grouped differently than in the 2001-02 and 2002-03 Departmental Performance Reports, but the totals are unchanged.*

5.7 Statutory Payments

Business Line *($000s)*	Actual 2001-02	Actual 2002-03	2003-04 Planned Spending	2003-04 Total Authorities[1]	2003-04 Actual Spending[2]
Policy					
• Employee benefit plans	2,738	3,126	2,944	3,176	**3,176**
Programs and Divestiture					
• Employee benefit plans	4,552	4,928	4,769	4,502	**4,502**
• Payments to Canadian National — Victoria Bridge	3,072	3,300	3,300	3,244	**3,244**
• Northumberland Strait Crossing subsidy	48,325	48,956	50,400	51,147	**51,147**
• Proceeds from the sale of surplus Crown assets	25	-	1,900	983	**983**
• Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	1,496	1,742	-	397	**397**
• Refunds of previous year's expenditures	-	40	-	-	-
	57,470	58,966	60,369	60,273	**60,273**
Safety and Security					
• Proceeds from the sale of surplus Crown assets	4,223	294	40,511	42,359	**42,359**
• Employee benefit plans	34,230	39,116	-	-	-
• Payments to the Canadian Air Transport Security Authority[3]	-	259,477	-	-	-
	38,453	298,887	40,511	42,359	**42,359**
Departmental Administration					
• Employee benefit plans	8,992	11,194	10,623	10,730	**10,869**
• Minister's allowances	68	67	67	69	**69**
• Proceeds from the sale of surplus Crown assets	2,094	2,798	-	4,811	**2,735**
	11,154	14,059	10,690	15,610	**13,673**
TOTAL STATUTORY PAYMENTS	**109,814**	**375,039**	**114,514**	**121,418**	**119,481**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. *The Total Authorities column includes the authorities received or transferred for the EBP as a result of the December 12, 2003 reorganization.*
2. *The Actual Spending column includes the actual amounts received or transferred for the EBP as a result of the December 12, 2003 reorganization.*
3. *In 2003-04 the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) received its own Vote. TC payments to CATSA ceased after fiscal year 2002-03.*

5.8 Transfer Payments

Table 1 Summary of Transfer Payments by Program/Business Line

			2003-04			
Business Line *($000s)*	**Actual 2001-02**	**Actual 2002-03**	**Main Estimates**	**Planned Spending**	**Total Authorities[1]**	**Actual Spending[2]**
GRANTS						
• Policy	122,272	23,377	23,987	23,987	23,987	23,975
• Programs and Divestiture	19,800	-	-	-	-	-
• Safety and Security	9,069	100	-	-	1,142	1,102
• Departmental Administration	-	-	-	-	-	-
Total Grants	151,141	23,477	23,987	23,987	25,129	25,077
CONTRIBUTIONS						
• Policy	35,722	41,061	49,766	49,766	142,240	103,023
• Programs and Divestiture[3]	194,168	212,388	362,972	362,972	359,843	212,104
• Safety and Security	13,378	39,624	18,523	18,523	19,860	17,312
• Departmental Administration	-	100	-	-	-	-
Total Contributions	243,269	293,173	431,261	431,261	521,943	332,439
TOTAL TRANSFER PAYMENTS	**394,410**	**316,649**	**455,248**	**455,248**	**547,072**	**357,516**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. *The Total Authorities column includes the authorities received or transferred as a result of the December 12, 2003 reorganization.*
2. *The Actual Spending column includes the actual amounts received or transferred as a result of the December 12, 2003 reorganization.*
3. *Includes statutory payments for the Victoria Bridge in Montreal and the Northumberland Strait Crossing subsidy.*

(Continued on next page)

Transfer Payments *(continued)*

Table 2 Details of Transfer Payments by Program/Business Line

GRANTS

Business Line *($000s)*	Actual 2001-02	Actual 2002-03	2003-04 Main Estimates	Total Planned Spending	Total Authorities[1]	Actual Spending[2]
Policy						
• Grant to the Province of British Columbia in respect of the provision of ferry and coastal freight and passenger services	22,954	23,377	23,987	23,987	23,987	23,975
• Grant to Canadian airlines and specialty air operators, as payments of financial assistance in respect to losses incurred due to the temporary closure of Canadian air space as determined by the Minister of Transport	99,318	-	-	-	-	-
Total Policy Grants	**122,272**	**23,377**	**23,987**	**23,987**	**23,987**	**23,975**
Programs and Divestiture						
• Grants to Canadian airports, as payments of financial assistance in respect to heightened security and policing at airports, as determined by the Minister of Transport	19,800	-	-	-	-	-
Total Programs and Divestiture Grants	**19,800**	-	-	-	-	-

(Continued on next page)

Transfer Payments *(continued)*

Table 2 Details of Transfer Payments by Program/Business Line

GRANTS

Business Line *($000s)*	Actual 2001-02	Actual 2002-03	2003-04 Main Estimates	Total Planned Spending	Total Authorities[1]	Actual Spending[2]
Safety and Security						
• Grant to the International Civil Aviation Organization for the Safety oversight program	100	100	-	-	-	-
• Grants to Canadian airlines to implement immediate improvements to airport pre-board screening practices, as determined by the Minister of Transport	7,589	-	-	-	-	-
• Grants to Canadian airports for the installation of selected explosive detection systems	1,130	-	-	-	-	-
• Grant to the International Civil Aviation Organization (ICAO) - ICAO Universal Security Audit	250	-	-	-	42	**42**
• Grant to close grade crossings	-	-	-	-	100	**60**
• Grant to the Ottawa Macdonald-Cartier International Airport for security enhancements	-	-	-	-	1,000	**1,000**
Total Safety and Security Grants	9,069	100	-	-	1,142	**1,102**
TOTAL GRANTS	**151,141**	**23,477**	**23,987**	**23,987**	**25,129**	**25,077**

(Continued on next page)

Transfer Payments *(continued)*

Table 2 Details of Transfer Payments by Program/Business Line

CONTRIBUTIONS			2003-04			
Business Line *($000s)*	**Actual 2001-02**	**Actual 2002-03**	**Main Estimates**	**Total Planned Spending**	**Total Authorities**[1]	**Actual Spending**[2]
Policy						
• Contributions for non-VIA Rail passenger services:						
○ Quebec North Shore & Labrador Railway	2,000	2,000	-	-	2,333	**2,334**
○ Quebec North Shore & Labrador Railway - Capital	-	173	-	-	150	**150**
○ Algoma Central Railway Inc.	2,100	2,100	525	525	2,100	**2,100**
○ Ontario Northland Transportation Commission	2,500	2,500	-	-	2,500	**2,500**
• Contributions for ferry and coastal passenger and freight services	7,895	8,027	8,036	8,036	8,036	**8,036**
• Payment to the Canadian Wheat Board for the acquisition and leasing of hopper cars for the transportation of grain in Western Canada	16,416	16,045	17,495	17,495	13,851	**12,913**
• Allowances to former employees of Newfoundland railways, steamships and telecommunications services transferred to Canadian National Railways	1,016	964	987	987	892	**891**
• Transportation Association of Canada	182	91	188	188	188	**113**
• Contribution to Canadian National Railways towards the Quebec bridge restoration program	600	600	600	600	600	**600**
• Toronto Waterfront revitalization project	500	5,200	4,400	4,400	622	**622**

(Continued on next page)

Transfer Payments *(continued)*

Table 2 Details of Transfer Payments by Program/Business Line

CONTRIBUTIONS			2003-04			
Business Line *($000s)*	Actual 2001-02	Actual 2002-03	Main Estimates	Total Planned Spending	Total Authorities[1]	Actual Spending[2]
• Toronto Waterfront Revitalization Corporation in support of the Toronto waterfront revitalization initiatives	-	-	-	-	20,278	**5,555**
• Contribution to the Greater Toronto Airports Authority for the air rail link	-	-	-	-	19,450	**6,863**
• Strategic highway infrastructure program:						
○ Highway component	-	-	3,035	3,035	900	**308**
○ Border Crossing - Planning and integration	-	330	4,000	4,000	3,560	**959**
○ Intelligent Transportation Systems	-	1,264	10,500	10,500	10,500	**1,092**
• Payment to Ridley Terminals Incorporated for repayment of outstanding loans	-	-	-	-	77,000	**64,000**
• Ferry service operating agreements with NFL Holdings Ltd:						
• Saint John-Digby service	806	783	-	-	-	-
• Intelligent Transportation Systems-Deployment and Integration Plan	1,494	758	-	-	102	**89**
• Intelligent Transportation Systems Society of Canada	125	188	-	-	-	-
• Intelligent Transportation Systems Outreach Program	34	-	-	-	-	-
• Contribution to the St-Lawrence Seaway Management Corporation	54	38	-	-	-	-

(Continued on next page)

Transfer Payments *(continued)*

Table 2 Details of Transfer Payments by Program/Business Line

CONTRIBUTIONS			2003-04			
Business Line *($000s)*	**Actual 2001-02**	**Actual 2002-03**	**Main Estimates**	**Total Planned Spending**	**Total Authorities**[1]	**Actual Spending**[2]
• Contribution to the St.-Lawrence Economic Development Council	-	-	-	-	8	**5**
• Contribution to the University of British Columbia for transportation research studies	-	-	-	-	50	**50**
• Contribution to the International Civil Aviation Organization for the establishment of an International Registry	-	-	-	-	20	**20**
• Transferred to Human Resources and Skills Development for the Toronto Waterfront Revitalization initiative as a result of Dec. 12, 2003 reorganization					(20,900)	**(6,177)**
Total Policy Contributions	**35,722**	**41,061**	**49,766**	**49,766**	**142,240**	**103,023**
Programs and Divestiture						
• Contributions for the operation of municipal or other airports:						
o Original program	2,196	1,752	1,591	1,591	2,878	**2,877**
o Non National Airport System airports under the National Airports Policy	50	-	-	-	-	**-**
o Airports capital assistance program	43,314	32,386	44,000	44,000	39,113	**32,210**

(Continued on next page)

Transfer Payments *(continued)*

Table 2 Details of Transfer Payments by Program/Business Line

CONTRIBUTIONS			**2003-04**			
Business Line *($000s)*	**Actual 2001-02**	**Actual 2002-03**	**Main Estimates**	**Total Planned Spending**	**Total Authorities**[1]	**Actual Spending**[2]
• Newfoundland and Labrador - Construct runways and related facilities in Labrador (Davis Inlet, Charlottetown Square Island, Black Tickle, Paradise River, Fogo Island, Fox Harbour, Cartwright, Makkovik, Mary's Harbour, Nain, Rigolet, Port Hope Simpson, Postville, Hopedale and Williams Harbour)	1,938	588	-	-	1,000	**933**
• Contributions to provinces toward highway improvements to enhance overall efficiency and promote safety while encouraging, from a regional economic perspective, industrial development and tourism:						
o New Brunswick	14,927	38,382	39,452	39,452	37,889	**37,889**
o Outaouais Road Development Agreement	4,193	2,302	2,571	2,571	5,129	**5,129**
o Nova Scotia	1	-	-	-	-	**-**
o Newfoundland and Labrador regional trunk roads	14,110	9,829	-	-	3,300	**3,265**
o TransCanada Highway Agreement - Newfoundland and Labrador	33,784	16,303	3,957	3,957	5,469	**5,372**
o Contribution to Prince Edward Island for Greenwich Road Improvement	-	1,100	-	-	63	**26**

(Continued on next page)

Transfer Payments *(continued)*

Table 2 Details of Transfer Payments by Program/Business Line

CONTRIBUTIONS			2003-04			
Business Line *($000s)*	**Actual 2001-02**	**Actual 2002-03**	**Main Estimates**	**Total Planned Spending**	**Total Authorities[1]**	**Actual Spending[2]**
• (S) Payments to the Canadian National Railway Company in respect of the termination of the collection of tolls on the Victoria Bridge, Montreal and for rehabilitation work on the roadway portion of the bridge	3,072	3,300	3,300	3,300	3,244	**3,244**
• (S) Northumberland strait crossing subsidy payment	48,324	48,956	50,400	50,400	51,147	**51,147**
• Contribution to the province of Prince Edward Island for policing services in respect of the Confederation Bridge	227	230	230	230	230	**230**
• Contribution to the Sudbury Airport Community Development Corporation for the cost associated with the improvements/expansion of the Sudbury air terminal building	264	166	870	870	870	**870**
• Contributions in support of the divestiture of the non-National Airport System	-	-	-	-	50	**50**
• Contribution to "Ville de Rimouski" for infrastructure projects at Rimouski Airport	-	-	-	-	320	**156**
• Contribution to the Comox Valley Airport Commission for the construction of airside infrastructure	-	-	-	-	1,900	**1,235**

(S): Statutory payments

(Continued on next page)

Transfer Payments *(continued)*

Table 2 Details of Transfer Payments by Program/Business Line

CONTRIBUTIONS

Business Line (*$000s*)	Actual 2001-02	Actual 2002-03	2003-04 Main Estimates	2003-04 Total Planned Spending	2003-04 Total Authorities[1]	2003-04 Actual Spending[2]
• Contribution to the Montreal Airports Authority for costs associated with the change in name to the Pierre-Elliot-Trudeau International Airport	-	-	-	-	50	**50**
• Port Divestiture Fund	21,574	22,102	-	-	23,992	**1,697**
• Moving On Sustainable Transportation	561	95	700	700	515	**490**
• Transition assistance program re: elimination of the Atlantic region freight subsidies:						
o Nova Scotia	661	868	-	-	-	-
o Quebec	90	-	-	-	-	-
o Prince Edward Island	-	72	-	-	-	-
• Contribution to the City of North Bay towards the costs associated with the expansion or replacement of the North Bay air terminal	2,697	-	-	-	-	-
• Provision of a financial contribution to the Hudson Bay Port Company, in consideration of the transfer of the Port of Churchill	19	-	-	-	-	-
• Special capital contributions:						
o Thompson Airport	21	300	2,093	2,093	300	**69**
o Stephenville Airport	37	-	-	-	-	-
o Kapuskasing Airport	110	148	-	-	-	-
• Strategic Highway Infrastructure Program:						
o Highway component	1,998	25,802	185,158	185,158	155,008	**57,011**
o Border Crossing Transportation Initiative	-	7,667	14,200	14,200	14,200	**7,548**

(Continued on next page)

Transfer Payments *(continued)*

Table 2 Details of Transfer Payments by Program/Business Line

CONTRIBUTIONS

Business Line *($000s)*	Actual 2001-02	Actual 2002-03	2003-04 Main Estimates	2003-04 Total Planned Spending	2003-04 Total Authorities[1]	2003-04 Actual Spending[2]
• Action Plan 2000 for climate change:						
o Urban showcase	-	-	12,950	12,950	12,916	**385**
o Freight initiatives	-	40	1,500	1,500	260	**221**
Total Programs and Divestiture Contributions	**194,168**	**212,388**	**362,972**	**362,972**	**359,843**	**212,104**
Safety and Security						
• National Safety Code:						
o Newfoundland and Labrador	241	241	181	181	241	**241**
o Prince Edward Island	202	202	151	151	202	**202**
o Nova Scotia	413	413	310	310	414	**414**
o New Brunswick	296	296	222	222	296	**296**
o Quebec	986	986	739	739	986	**986**
o Ontario	1,488	1,488	1,116	1,116	1,488	**1,488**
o Manitoba	-	733	275	275	367	**367**
o Saskatchewan	386	386	290	290	386	**386**
o Alberta	680	680	510	510	680	**680**
o British Columbia	515	516	387	387	515	**515**
o Northwest Territories	175	175	131	131	175	**175**
o Yukon Territory	175	175	131	131	175	**175**
• Payments in support of crossing improvements approved under the *Railway Safety Act*	7,495	7,495	7,495	7,495	7,440	**7,440**
• Contributions to the Railway Association of Canada for Operation Lifesaver	200	200	200	200	200	**200**
• Payments to other governments or international agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways facilities	-	-	385	385	-	-

(Continued on next page)

Transfer Payments *(continued)*

Table 2 Details of Transfer Payments by Program/Business Line

CONTRIBUTIONS			2003-04			
Business Line *($000s)*	**Actual 2001-02**	**Actual 2002-03**	**Main Estimates**	**Total Planned Spending**	**Total Authorities**[1]	**Actual Spending**[2]
• Contribution to airlines for security enhancements to aeroplane cockpits	-	25,368	6,000	6,000	6,000	**3,452**
• Contribution to the Ottawa Macdonald-Cartier International Airport for security modifications	-	-	-	-	103	**103**
• Contribution to the Canadian Business Aircraft Association	126	269	-	-	-	-
• Received from the Department of Fisheries and Oceans for Rescue Safety and Environmental Response as a result of the December 12, 2003 reorganization					192	**192**
Total Safety and Security Contributions	**13,378**	**39,624**	**18,523**	**18,523**	**19,860**	**17,312**
Departmental Administration						
• Contribution to Society for 100th Anniversary of Flight	-	100	-	-	-	-
Total Departmental Administration Contributions	-	**100**	-	-	-	-
TOTAL CONTRIBUTIONS	**243,269**	**293,173**	**431,261**	**431,261**	**521,943**	**332,439**
Total Transfer Payments	**394,410**	**316,649**	**455,248**	**455,248**	**547,072**	**357,516**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. *The Total Authorities column includes the authorities received or transferred as a result of December 12, 2003 reorganization.*
2. *The Actual Spending column includes the actual amounts received or transferred as a result of December 12, 2003 reorganization.*

5.9 Loans, Investments and Advances by Business Line

Business Line *($000s)*	Balance Actual 2001-02	Balance Actual 2002-03	2003-04 Main Estimates	2003-04 Balance Planned Spending	2003-04 Total Authorities	2003-04 Balance Actual
Programs and Divestiture						
• Loan to Saint John Harbour Bridge Authority	25,024	24,152	-	23,152	-	**23,481**
• Loan in Canadian Airport Authorities	-	19,221	-	18,595	-	**18,595**
• Loans assumed from the former St. Lawrence Seaway Authority	716	692	-	686	-	**179**
Total Programs and Divestiture - Loans	25,740	44,065	-	42,433	-	**42,255**
Policy						
• Investment in to Ridley Terminals Inc.	90,000	90,000	-	90,000	-	**90,000**
Departmental administration						
• Investment in Royal Canadian Mint[1]	-	40,000	-	-	-	-
TOTAL LOANS, INVESTMENTS AND ADVANCES	**115,740**	**174,065**	-	**132,433**	-	**132,255**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. *With the transfer of the Royal Canadian Mint from the Minister of Transport to the Minister of National Revenue, the investment in the Royal Canadian Mint is now presented in the Canada Revenue Agency's 2003-04 DPR.*

5.10 Contingent Liabilities

Type of Contingent Liabilities ($000s)	As at March 31, 2002	March 31, 2003	March 31, 2004
Bond and loan guarantees	64,147	63,000	-
Litigations[1]	8,340	7,855	**33,404**
TOTAL CONTINGENT LIABILITIES	72,487	70,855	**33,404**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. *The 2002-03 DPR presented two types of litigations: Injury or loss of life and breach of contract. As result of an internal financial management review, they are now combined under Litigations and presented as one line item.*

5.11 Major Regulatory Initiatives

Purpose of Regulatory Initiative	Expected Results	Performance Measurement Criteria	Results Achieved
Review of the Computer Reservation Systems (CRS) Regulations, intended to move to a more deregulated system consistent with rapidly changing market conditions, advancements in technology and developments in other jurisdictions.	Amendments to the 1995 CRS Regulations to reflect new market realities.	Publication of proposed amendments to the CRS Regulations in fall 2003. Stakeholders consulted and generally in agreement with proposed amendments. Final amendments reflecting consultations by spring 2004.	Proposed amendments to the CRS Regulations were published in the *Canada Gazette* Part I in October 2003. Extensive consultations completed with key stakeholders, other Government departments and officials in other jurisdictions. Publication of final regulations in Part II of *Canada Gazette* in May 2004.
Amend the *Aeronautics Act* to address fatigue management, liability insurance, aviation companies' management systems, analysis and reporting of safety data, and new compliance and enforcement tools.	Modernized legislative requirements to respond to industry needs.	Successful passing of the *Aeronautics Act* Bill by Parliament, which will result in enhanced aviation safety.	Parliament prorogued before the amendment bill was passed. The goal is to introduce the amendment bill in 2004-05.
Reform all regulations, standards and documents under the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001).	Phase 1: More than 100 existing regulations will be reformed into approximately 30 regulations by late 2006. Phase 2: Approximately 35 regulations will be reformed into approximately 11 regulations.	New and amended regulations are approved for final publication in Part II of the *Canada Gazette*. Resulting regulations are modernized, streamlined and harmonized, and in accordance with the new CSA 2001.	Phase 1 of the CSA 2001 Regulatory Reform Project was in progress throughout the entire 2003-04 reporting period. Anticipated completion of Phase 1 is late 2006.
Amend the Canadian Aviation Security Regulations to expand program for screening of non-passengers.	To restrict access to restricted areas to holders of current passes, or persons subject to screening.	The prevention of non-eligible persons from gaining access to restricted areas.	Increased control of access to restricted areas.

5.12 Horizontal Initiatives

Name of Initiative: MARINE SECURITY		**Name of lead Department(s):** TRANSPORT CANADA
Start Date: 2001	**End Date:** Ongoing	**Total Federal Funding Allocation:** $172.5 million

Description of Initiative:

The Marine Security Initiative is a major initiative to improve security at Canadian ports, in waterways, and in territorial waters. Elements of the initiative include:

- Increased surveillance and tracking of marine traffic,
- Improved co-ordination and consultations on marine security,
- Clearance programs for marine sector employees,
- Additional requirements of visas for foreign seafarers joining ships in Canada,
- Implementing new detection equipment in Canadian ports to monitor containers,
- Additional resources from the RCMP for emergency response and supporting marine security,
- Marine Security initiatives will ensure that Canada will meet current international standards and obligations, including those being developed by the International Maritime Organization.

These measures will also ensure that Canada remains competitive with our international trading partners, by meeting their expectations for maritime security.

Shared Outcome(s):

The following are planned shared outcomes and activities in marine security.

<u>Key activities include</u>:

- Domain Awareness – increased surveillance and tracking of marine traffic
- Responsiveness – Additional resources for emergency response and supporting marine security.
- Safeguarding – Includes clearance programs for marine sector employees working in restricted areas, visas for foreign seafarers joining ships in Canada and new detection equipment in Canadian ports to monitor containers.
- Collaboration – Improved coordination and consultation on marine security

<u>Ultimate Outcome</u>:

To improve maritime security at Canadian ports, waterways and territorial waters.

(Continued on next page)

Name of Initiative: MARINE SECURITY	Name of lead Department(s): TRANSPORT CANADA

Governance Structure:
The Government of Canada created the Interdepartmental Marine Security Working Group, chaired by Transport Canada, to identify and coordinate federal government actions in support of Canada's objectives concerning public security and anti-terrorism in the maritime realm, as well as its international marine security obligations. Under the guidance of the working group, each partnering Department is responsible for the following, as announced in January 2003.

Transport Canada:
Leads the government's initiatives in marine security enhancements. Chairs the Interdepartmental Marine Security Working Group. Regulatory development in support of new International Maritime Organization requirements; Marine Security Oversight and Enforcement (Phase I); and Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program (to be carried out with RCMP and Canadian Security Intelligence Service support).

Department of Fisheries and Oceans (DFO)/Canadian Coast Guard:
Contributor to the enhancement of the level of domain awareness within the Canadian exclusive economic zone through increased surveillance activities and the implementation of shore based Automatic Identification System infrastructure and the development of a long range vessel tracking capability. As well, during the reporting period, DFO increased its level of on-water capability for response to marine security incidents. The continuation of LORAN-C, a long-range radio navigation position fixing system, supported collaboration initiatives with the U.S.

Citizenship and Immigration:
Imposition of visas for seafarers joining ship in Canada (to be carried out with Canadian Security Intelligence Service support); Enhanced Passenger and Crew Screening.

Public Safety and Emergency Preparedness Canada:
Counter-Terrorism Training Exercises.

Canada Border Services Agency:
Installation of radiation detection equipment at key ports.

Royal Canadian Mounted Police:
National Ports Project; Emergency Response Team training.

Department of National Defence:
Contributes to improved collaboration and coordination though a Maritime Information Management and Data Exchange and enhanced domain awareness employing High Frequency Surface Wave Radar network for the surveillance of strategic high traffic coastal areas.

(Continued on next page)

Horizontal Initiatives *(continued)*

Name of Initiative:
MARINE SECURITY

Federal Partners	Name of Programs	Total Allocation *($000s)*	Forecast 2003-04 Spending *($000s)*	Actual 2003-04 Spending *($000s)*	2003-04 Planned Results	2003-04 Achieved Results
1. Transport Canada	a) Marine Security Coordination Fund	03-04 to 07-08: $16,200 Ongoing: $2,000	$5,100	$950	The allocation of resources in support of one-time or limited-period projects by departments or agencies that will contribute to the improvement of the coordination of marine security efforts across federal government departments and agencies and with other jurisdictions involved in marine security.	Maritime Information Management and Data Exchange – development of concept of operations in support of definition study in 2004-05.
	b) International Maritime Organization Regulatory Development	$3,200	$1,100	$1,060	Principal outcomes (first 18 months): Implementation of Canada's international commitments, namely amendments to the Safety of Life at Sea Convention and the International Code of Ship and Port Facility Security by July 2004 resulting in a much enhanced marine security posture.	Not available (N/A).
	c) Marine Security Oversight and Enforcement Program	03-04: $1,000 04-05 to 07-08: $13,500 Ongoing: $3,000	$1,000	$678	Improve security onboard ships and at marine facilities by establishing minimum security standards.	N/A

(Continued on next page)

Name of Initiative:
MARINE SECURITY

Federal Partners	Name of Programs	Total Allocation *($000s)*	Forecast 2003-04 Spending *($000s)*	Actual 2003-04 Spending *($000s)*	2003-04 Planned Results	2003-04 Achieved Results
	d) Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program	03-04 to 07-08: $11,800 Ongoing: $2,000	$3,600	$1,323	Implementation of the infrastructure required to process the Marine Facilities Restricted Area Access Clearances will be completed by fall 2004. Transportation Security Clearances will be processed at a rate of 10,000 clearances per annum.	N/A
2. Department of Fisheries and Canadian Coast Guard	a) Automatic Identification System and Long Range Vessel Identification and Tracking	03-04: $1,500 04-05: $4,500 05-06: $11,500 06-07: $8,500 07-08 & ongoing: $1,500	$1,500	$1,500	Funding received through preliminary project approval in 2003-04 to develop effective project approval document and continuation of test bed projects.	Effective project approval granted by Treasury Board. Test bed projects completed.
	b) Air Surveillance Flights (DFO)	03-04 & ongoing: $2,000	$2,000	$2,000	• Increase in patrol hours. • Support information exchange between government departments. • Enhance interoperability.	• Patrol hours increased by approximately 40%. • DND provided with enhanced information.

(Continued on next page)

Horizontal Initiatives *(continued)*

Name of Initiative: MARINE SECURITY

Federal Partners	Name of Programs	Total Allocation *($000s)*	Forecast 2003-04 Spending *($000s)*	Actual 2003-04 Spending *($000s)*	2003-04 Planned Results	2003-04 Achieved Results
3. Citizenship and Immigration Canada & the Canadian Security Intelligence Service	a) Passenger and Crew Screening	$3,600	$3,600	$2,800	• Design and implement marine security training. • Assign Marine Security Officers in various regions including B.C., Atlantic, Newfoundland and Quebec, a total of 21 full time officers. • Develop policy and procedures manual for officers. • Research and obtain specialized equipment for Marine Security Officers including floater vests, no-spark flashlights, footwear, etc.	• 21 full time officers hired in Atlantic, B.C., and Quebec. • Marine security training course developed and delivered to new officers. • Officers equipped with specialized equipment for marine security. • Policy and procedures manual developed for officers.
	b) Visas for seafarers joining ships in Canada	$500	$700	$500	• Significant reduction in the number of seafarers attempting to illegally enter Canada. • Reduction of 90% of the 51 persons posing as crewmen arriving in Canadian airports annually. • Reduction of 90% in the 85 persons intercepted while attempting to travel to Canada under fraudulent documents.	Removal of visa exemption into force June 11, 2003. No data captured.

(Continued on next page)

Name of Initiative:
MARINE SECURITY

Federal Partners	Name of Programs	Total Allocation *($000s)*	Forecast 2003-04 Spending *($000s)*	Actual 2003-04 Spending *($000s)*	2003-04 Planned Results	2003-04 Achieved Results
4. Public Safety and Emergency Preparedness Canada	Counter-Terrorism Training exercises	$174	$174	$40 A number of factors in FY 2003-04 affected the work schedule and planned spending for this initiative. Chief among these was the completion in April May of the Canada-US exercise TOPOFF 2 which was a national priority; the completion of a counter-terrorism marine incident protocol, a necessary prerequisite before work on the marine exercise could begin, as it sets out roles and responsibilities, and creation of the new Department of Public Safety and Emergency Preparedness. Creation of this new Department also forced renewed work on the marine incident protocol as it established a new command and control structure for the Government of Canada.	• Create awareness of federal counter-terrorism responsibility resources and arrangement amongst first responders, other levels of government and international partners. • Promote best practices in counter-terrorism response. • Identify vulnerabilities and areas of improvement and ensure that national counter- terrorism arrangements are consistent with the evolving threat environment. • Build stronger linkages between all organizations in Canada that have counter-terrorism responsibilities. • Reassure international partners as to Canada's capacity to respond effectively to marine-based incidents.	Established work schedule, planning milestones, and strategic scope and goals for this, the first two maritime exercises.

(Continued on next page)

Name of Initiative:
MARINE SECURITY

Federal Partners	Name of Programs	Total Allocation *($000s)*	Forecast 2003-04 Spending *($000s)*	Actual 2003-04 Spending *($000s)*	2003-04 Planned Results	2003-04 Achieved Results
5. Canada Border Services Agency	Radiation Detection Equipment	$9,500	$5,300	$500 4 carborne systems	Implementation of radiation detection technology at marine ports of Vancouver, Montreal, Halifax and Saint John to screen 100% of marine containers entering Canada.	One carborne radiation detection system implemented at each port; procurement process begun for portal radiation detection systems.
6. Department of National Defence	High Frequency Surface Wave Radar (HFSWR) at four-five sites	N/A	N/A	N/A	Establish a network of four to five High Frequency Surface Wave Radar (HFSWR) sites (which will be integrated with the two existing HFSWR sites).	Project established.
7. Royal Canadian Mounted Police	Emergency Response Team Training	$2,600	$600	$600	• New funding for Emergency Response Team Armed Ship Boarding. • Assessment of training needs. • Development of Course Training Standards and National Guidelines. • Training of instructors. • Deliver training by fiscal year 2004-05.	N/A
TOTAL		N/A	N/A	N/A		

(Continued on next page)

Name of Initiative: MARINE SECURITY
Comments on Variances: Considerable progress has been noted on most of the projects approved under the Marine Security Coordination Fund. However, few projects require further developmental work, as their impacts on departmental operations are far more complex than initially anticipated. Further assessment and analytical work is currently being carried out by departments to ensure that all issues (i.e.; technological and legal) are being dealt with diligently to ensure a quick and smooth implementation.
Results Achieved by Non-Federal Partners: N/A
Contact: Gerry Frappier, Director General, Marine Security, Transport Canada

(Continued on next page)

Name of Initiative: ROAD SAFETY VISION 2010		**Name of lead Department(s):** TRANSPORT CANADA
Start Date: 2000	**End Date:** 2010	**Total Federal Funding Allocation:** $21.2 million

Description of Initiative:

Road Safety Vision 2010 is the national road safety plan that aims to make Canada's roads the safest in the world by 2010. All ministers responsible for transportation and highway safety endorsed the plan in the fall of 2000.

The principal difference between Road Safety Vision 2010 and its predecessor (Road Safety Vision 2001) is the inclusion of a quantitative national target (30 % decreases in fatalities and serious injuries by 2010) and several sub-targets that address the key road safety issues (e.g., seat belt and proper child restraint use, drinking and driving, rural road safety and commercial vehicle safety). To achieve our national target, traffic fatalities and serious injuries must decrease by 900 and 5,500, respectively, by 2010. In 2002, Canada's fatality rate was eighth-lowest among Organisation for Economic Co-operation and Development member countries.

More detailed information on Canada's efforts to have the world's safest roads can be found at www.tc.gc.ca/roadsafety/vision/menu.htm

Shared Outcome(s):

All partnering efforts support one or more of the four strategic objectives of Road Safety Vision 2010 — raising awareness of road safety issues; improving communication, cooperation and collaboration among road safety agencies; enhancing enforcement measures; and improving national road safety data quality and collection — and will result in safer road travel for all Canadians.

Governance Structure:

A framework for accountability, which involves task forces comprised of stakeholders from the federal, provincial/territorial governments as well as key public and private sector agencies, has been established to develop and implement initiatives to meet the target objectives. Each year, the Council of Deputy Ministers is provided with a report that summarises activities carried out and progress made towards achievement of the targets of the Vision.

(Continued on next page)

Name of Initiative:
ROAD SAFETY VISION 2010

Federal Partners	Name of Programs	Total Allocation *($000s)*	Forecast 2003-04 Spending *($000s)*	Actual 2003-04 Spending *($000s)*	2003-04 Planned Results	2003-04 Achieved Results
1. Transport Canada	Road Safety Vision 2010 Program	$21,235	TC forecasted spending pertains to the overall Road Safety Vision 2010 programs - $21,235.	TC actual spending pertains to the overall Road Safety Vision 2010 programs - $21,235	The national target calls for a 30% decrease in the average number of road users killed or seriously injured during the 2008-2010 period compared with 1996-2001 average figures.	2003-04 Data not yet available.
2. Royal Canadian Mounted Police	Data not available.					
3. Health Canada						
Total		N/A	N/A	N/A		

Comments on Variances:
N/A

Results Achieved by Non-Federal Partners:
N/A

Contact:
Paul Gutoskie, Manager, Road Safety Vision, Transport Canada

5.13 Procurement and Contracting

Role played by procurement and contracting in delivering programs:

Procurement and contracting are critical in supporting Transport Canada's programs. Procurement allows the Department to complement existing expertise with specialized knowledge and services in support of its mandate.

Overview of the contracting management processes and strategy within the Department:

Transport Canada operates in a decentralized environment with procurement specialists located at both headquarters and regional offices. In addition, Transport Canada delegates varying levels of procurement authority to managers and to designated departmental contracting specialists. The low dollar value procurement authority delegated to managers enables them to meet immediate operational requirements. Procurement specialists who have a high degree of expertise and experience with more complex requirements handle all other procurement requirements.

Transport Canada's delegation framework is aimed at facilitating procurement in the Department.

A departmental contract review committee reviews for compliance to Treasury Board Secretariat policies, guidelines and directives, and approves all proposed non-competitive contracts above $25,000.

On average, Transport Canada awards 7,000 contracts with an approximate value of $35.5 million per year. These numbers do not include call-ups under Public Works and Government Services Canada (PWGSC) standing offers or contracts awarded by PWGSC on Transport Canada's behalf.

Progress and new initiatives enabling effective and efficient procurement practices:

The Department maintains an Intranet site for managers and staff which contains bulletins on a variety of procurement subjects, a materiel and contracting guide specific for the use of managers, and information documents specific for the use of contracting specialists. Several courses on contracting have also been developed and are being delivered to managers and staff on a regular basis.

5.14 External Charging Information

To be consistent with previous external charging reports, this table was prepared using the *2002-03 Departmental Performance Report* instructions and the Treasury Board Secretariat's External Charging Policy as guides. We understand that the External Charging Policy is under review as a result of the new *User Fee Act* that came into force on March 31, 2004. However, at the time of preparation there was no government-wide interpretation of how to apply the new Act. Transport Canada has **shaded** those external charges that we believe may be "user fees" as defined in the *User Fee Act*. Please note that the **unshaded** items are exceptions to the External Charging Policy and, in our opinion at this time, are not "user fees" as defined in the *User Fee Act*.

Revenue/Fee Activity	Revenue/ Fee Type	Revenue/Fee Setting Authority	2003-04 Forecast Revenue[1] *($000s)*	2003-04 Actual Revenue *($000s)*	Est. Full Cost [2] *($000s)*	Service Standard	Perfor-mance Results	Consultations & Analysis	Dispute Management
PROGRAMS AND DIVESTITURE									
Airports — Concessions	Lease and Use of Public Property	*Federal Real Property and Federal Immovables Act* laws.justice.gc.ca/en/F-8.4/index.html	Not available (N/A)	855	N/A	N/A	N/A	Concession contracts are tendered.	N/A
Airports — Sales	Sales of goods and information products	*Financial Administration Act* laws.justice.gc.ca/en/F-11/index.html	N/A	112	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

(Continued on next page)

External Charging Information *(continued)*

Revenue/Fee Activity	Revenue/ Fee Type	Revenue/Fee Setting Authority	2003-04 Forecast Revenue[1] *($000s)*	2003-04 Actual Revenue *($000s)*	Est. Full Cost [2] *($000s)*	Service Standard	Performance Results	Consultations & Analysis	Dispute Management
Airports — Rentals	Lease and use of Public property	*Federal Real Property and Federal Immovables Act* laws.justice.gc.ca/en/F-8.4/index.html	N/A	5,282	N/A	N/A	N/A	Land leases are negotiated pursuant to the Real Property policy. Space leases are similarly established within terminal buildings.	N/A
Airports — General Terminal Fees, Landing Fees, Aircraft Parking Charges ASCR fees located at: www.tc.gc.ca/acts-regulations/General/A/aa/regulations/120/aa129a/aa129a.html	Services of a non-regulatory nature	Section 4.4 (2) of the *Aeronautics Act* (laws.justice.gc.ca/en/A-2/index.html), and Section 2 of the Ministerial Regulations Authorization Order – Air Services Charges Regulations	N/A	4,518	20,231 Full Direct Beneficiary Services Costs (FDBSC) [3]: 18,008	N/A	N/A	Industry associations are provided information on proposals to change fees, & are invited to comment. Airport staff discuss site-specific proposals with clients. Proposals & Regulatory Impact Analysis Statements are pre-published in Part 1 the *Canada Gazette*. Stakeholders are kept informed throughout the process.	N/A

(Continued on next page)

External Charging Information *(continued)*

Revenue/Fee Activity	Revenue/ Fee Type	Revenue/Fee Setting Authority	2003-04 Forecast Revenue[1] *($000s)*	2003-04 Actual Revenue *($000s)*	Est. Full Cost [2] *($000s)*	Service Standard	Performance Results	Consultations & Analysis	Dispute Management
Airports — Vehicle Parking Charges Fees located at: www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/A/aa/regulations/130/aa131/aa131.html#COU40H.KENORP.84YVFE.2	Services of a non-regulatory nature	Section 4.4(2) of the *Aeronautics Act* (laws.justice.gc.ca/en/A-2/indexhtml) and Section 2 of the Ministerial Regulations Authorization Order, *Airport Vehicle Parking Charges Regulations*	N/A	225	1,856	N/A	N/A	Fees and Regulatory Impact Analysis Statements are pre-published in Part I of the *Canada Gazette*.	N/A
Airports — Airport Authority Payments	Lease and Use of Public Property	*Federal Real Property and Federal Immovables Act* laws.justice.gc.ca/en/F-8.4/index.html	240,918 FY 04-05: 283,438 FY 05-06: 292,961 FY 06-07: 301,012	213,393	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

(Continued on next page)

External Charging Information *(continued)*

Revenue/Fee Activity	Revenue/ Fee Type	Revenue/Fee Setting Authority	2003-04 Forecast Revenue[1] *($000s)*	2003-04 Actual Revenue *($000s)*	Est. Full Cost [2] *($000s)*	Service Standard	Perfor-mance Results	Consultations & Analysis	Dispute Management
Airports — Airport Authority Chattel Payments	Sales of goods and information products	*Financial Administration Act* laws.justice.gc.ca/en/F-11/index.html	1,298 FY 04-05: 1,298 FY 05-06: 3,181 FY 06-07: 3,611	1,298	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Ports — Rental	Lease and Use of Public Property	*Federal Real Property and Federal Immovables Act* laws.justice.gc.ca/en/F-8.4/index.html	N/A	2,374	N/A	N/A	N/A	Leases are negotiated based upon the PWGSC appraised value of the property pursuant to the Real Property Policy.	N/A

(Continued on next page)

External Charging Information *(continued)*

Revenue/Fee Activity	Revenue/ Fee Type	Revenue/Fee Setting Authority	2003-04 Forecast Revenue[1] *($000s)*	2003-04 Actual Revenue *($000s)*	Est. Full Cost [2] *($000s)*	Service Standard	Perfor-mance Results	Consultations & Analysis	Dispute Management
Ports — Public Port Revenues: Utility Charges, Wharfage, Berthage, Storage and Harbour Dues Public Ports Fees at: www.tc.gc.ca/programs/ports/menupublicportfees.htm	Services of a non-regulatory nature	*Canada Marine Act* laws.justice.gc.ca/en/C-6.7/index.html	N/A	9,000	FDBSC[3]: 50,800	N/A	N/A	Departmental officials notify users and stakeholders of any public port fee adjustments before any such changes are implemented. Notices to stakeholders can be found at www.tc.gc.ca/programs/ports/consultations.htm	N/A
Ports — Leases/ Licenses	Services of a regulatory nature	*Canada Marine Act* (Section 71(1) www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/C/cma/act/cma-a.html#PART%202	N/A	63	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

(Continued on next page)

External Charging Information *(continued)*

Revenue/Fee Activity	Revenue/ Fee Type	Revenue/Fee Setting Authority	2003-04 Forecast Revenue[1] *($000s)*	2003-04 Actual Revenue *($000s)*	Est. Full Cost [2] *($000s)*	Service Standard	Performance Results	Consultations & Analysis	Dispute Management
SAFETY AND SECURITY									
Aviation Safety — Sales	Sales of goods and information products	*Financial Administration Act* laws.justice.gc.ca/en/F-11/index.html	242	242	N/A	Civil Aviation Directive #35 at : (www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir35.htm)	N/A	Through website: www.tc.gc.ca/CivilAviation/communications/publications.htm	See website: www.tc.gc.ca/CivilAviation/QualityAssurance/QA/complaints/menu.htm
Aviation Safety — Regulatory Fees	Services of a regulatory nature	*Aeronautics Act* (laws.justice.gc.ca/en/A-2/index.html). *Canadian Aviation Regulations* (CARs) CARS fees located at: www.tc.gc.ca/civilaviation/regserv/affairs/cars/menu.htm	9,736	7,962	265,314 FDBSC[3]: 74,868	Civil Aviation Directive #35 (www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir35.htm) Service Standards information at: www.tc.gc.ca/CivilAviation/LevelsOfService.htm	N/A	Consultation through the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC). Proposals and & Regulatory Impact Analysis Statements are pre-published in Part I of the *Canada Gazette*.	See website: www.tc.gc.ca/CivilAviation/QualityAssurance/QA/complaints/menu.htm

(Continued on next page)

External Charging Information *(continued)*

Revenue/Fee Activity	Revenue/ Fee Type	Revenue/Fee Setting Authority	2003-04 Forecast Revenue[1] *($000s)*	2003-04 Actual Revenue *($000s)*	Est. Full Cost [2] *($000s)*	Service Standard	Perfor-mance Results	Consultations & Analysis	Dispute Management
Aviation Safety — Training	Sales of goods and information products	Civil Aviation Directive #3 (www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir3.htm)	809	108	N/A	Civil Aviation Directive #35 (www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir35.htm)	N/A	Through website: www.tc.gc.ca/civilaviation/training/Courses/menu.htm	See website: www.tc.gc.ca/CivilAviation/QualityAssurance/QA/complaints/menu.htm
Aviation Safety — Inspections Cost Recovery	Services of a regulatory nature	*Canadian Aviation Regulations*, Subsection 104 (laws.justice.gc.ca/en/A-2/SOR-96-433/1220.html#rid-1236), and Civil Aviation Directive #3 (www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir3.htm)	1,935	1,935	N/A	Civil Aviation Directive #35 (www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir35.htm)	N/A	*Canada Gazette* and Website www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir3.htm	See website: www.tc.gc.ca/CivilAviation/QualityAssurance/QA/complaints/menu.htm
Aircraft Services — Flight Training Services	Services of a non-regulatory nature	Ministerial contracting authority	N/A	2,029	N/A	Service described in the contract	N/A	According to Procurement and Materiel Management Contracting Guidelines	N/A

(Continued on next page)

External Charging Information *(continued)*

Revenue/Fee Activity	Revenue/ Fee Type	Revenue/Fee Setting Authority	2003-04 Forecast Revenue[1] *($000s)*	2003-04 Actual Revenue *($000s)*	Est. Full Cost[2] *($000s)*	Service Standard	Performance Results	Consultations & Analysis	Dispute Management
Marine Safety — Fees for inspections, surveys, services, etc. Date last modified: 1995-96	Services of a regulatory nature	Various regulations under the *Canada Shipping Act* (laws.justice.gc.ca/en/S-9/index.html) incl. the *Board of Steamship Inspection Scale of Fees; Ships Registry and Licensing Fees Tariff; etc.* www.tc.gc.ca/acts-regulations/general/c/csa/menu.htm	7,800 FY 04-05: 7,800 FY 05-06: 7,800 FY 06-07: 7,800	9,393	64,393 FDBSC[3]: 42,464 FY 04-05: 64,393 FY 05-06: 64,393 FY 06-07: 64,393	N/A	N/A	Consultations through the Canadian Marine Advisory Council. Proposals Regulatory Impact Analysis Statements are pre-published in Part I of the *Canada Gazette*. Follow-up with stakeholders throughout the process as necessary.	Information at www.tc.gc.ca/acts-regulations/general/c/csa/act/parts/part-vi.html#COU40H.KENORP.HBNXNE.8V
Marine Safety — Inspections Cost Recovery	Services of a regulatory nature	*Canada Shipping Act* laws.justice.gc.ca/en/S-9/index.html	N/A	17	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Road Safety — Research and Development	Services of a non-regulatory nature	Research Agreements	N/A	384	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

(Continued on next page)

External Charging Information *(continued)*

Revenue/Fee Activity	Revenue/ Fee Type	Revenue/Fee Setting Authority	2003-04 Forecast Revenue[1] *($000s)*	2003-04 Actual Revenue *($000s)*	Est. Full Cost [2] *($000s)*	Service Standard	Perfor-mance Results	Consultations & Analysis	Dispute Management
Registrar Imported Vehicles Program	Services of a non-regulatory nature	Service Contract	N/A	1,526	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Motor Vehicle Test Centre	Use of Public Property	Service Contract	N/A	195	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Rail Safety — Inspection Fees	Services of a regulatory nature	Agreements	N/A	208	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Research and Development	Services of a non-regulatory nature	User charges made under use of contracts	N/A	997	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

POLICY

Rentals	Lease and Use of Public Property	*Federal Real Property and Federal Immovables Act* laws.justice.gc.ca/en/F-8.4/index.html	N/A	123	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Air Services Forecasts	Services of a non-regulatory nature	Agreements	N/A	225	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

(Continued on next page)

External Charging Information *(continued)*

Revenue/Fee Activity	Revenue/ Fee Type	Revenue/Fee Setting Authority	2003-04 Forecast Revenue[1] *($000s)*	2003-04 Actual Revenue *($000s)*	Est. Full Cost [2] *($000s)*	Service Standard	Perfor-mance Results	Consultations & Analysis	Dispute Management
DEPARTMENTAL ADMINISTRATION									
Rentals	Lease and Use of Public Property	*Federal Real Property and Federal Immovables Act* laws.justice.gc.ca/en/F-8.4/index.html	N/A	743	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

1. The Forecast Revenues identified for the 2004-05, 2005-06 and 2006-07 fiscal years were approved at the time of the 2004-05 Annual Reference Level Update.

2. Costs are estimates and are based on accruals.

3. The Full Direct Beneficiary Services Costs is presented to be consistent with method used in the past for the establishment of fees. In this case, the costs are divided between those properly attributable to users (Direct Beneficiary Services) and those to be borne by the taxpayer (Indirect Beneficiary Services). For instance, non-attributable costs may include the cost of establishing and enforcing standards of safety and security, costs of monitoring compliance to safety standards, etc.

5.15 Evaluations and Reviews

Audits completed in 2003-04:

- Audit of Airports Contribution Programs
- Audit of Operating and Contribution Agreements - Annapolis Royal and Walton Government Wharfs
- Audit of Operating and Contribution Agreements - Hantsport, Iona and Pictou Pier "B" Government Wharfs
- Recipient Audits of Divested Ports
- Audit of Non-VIA Passenger Rail Services
- Audit, Operation Lifesaver Canada
- Audit of Service Contracting
- Various Audits of Ports in the Pacific Region
- ACAP-Regional Audits

The audit reports are available at: www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/menu.htm

Evaluations completed in 2003-04:

- Evaluation of Contributions for Non-VIA Remote Rail Passenger Services
- Evaluation of International Cooperation Program
- Evaluation of Subsidized Ferry Services in Atlantic Canada
- Evaluation of Transport Canada's Contribution Program in Support of the National Safety Code for Motor Carriers
- Evaluation of Operation Lifesaver - Contribution to the Railway Association of Canada
- Evaluation of Port Divestiture Fund
- Evaluation of the Awards and Recognition Program
- Evaluation of Post-secondary Recruitment at TC: A Survey of Hiring Managers
- Evaluation of the Intelligent Transportation Systems (ITS) Deployment and Integration Program
- Evaluation of the Non-NAS Airport Divestiture Program
- Evaluation of the Airports Capital Assistance Program

Our Offices

TRANSPORT CANADA HEADQUARTERS

Web site:
www.tc.gc.ca

Mailing Address:
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

General Enquiries:
Telephone: (613) 990-2309
Fax: (613) 954-4731

Library and Research Services Centre:
Telephone: (613) 998-5128

TRANSPORT CANADA REGIONAL OFFICES

Atlantic Region
95 Foundry Street
Moncton, New Brunswick
E1C 8K6
Telephone: (506) 851-7316

Quebec Region
700 Leigh Capreol
Dorval, Quebec
H4Y 1G7
Telephone: (514) 633-2714

Ontario Region
4900 Yonge Street
Toronto, Ontario
M2N 6A5
Telephone: (416) 952-2170

Prairies and Northern Region
344 Edmonton Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 0P6
Telephone: (204) 984-8105

Pacific Region
620-800 Burrard Street
Vancouver, British Columbia
V6Z 2J8
Telephone: (604) 666-3518

Key Links For More Information

Access to Travel: www.accesstotravel.gc.ca

Acts for which the Minister of Transport is responsible and/or for which he shares responsibility: www.tc.gc.ca/acts-regulations/listofacts/menu.htm

Airports Capital Assistance Program (ACAP): : www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/2003/1577-03-001/menu.htm

Aviation Security: www.tc.gc.ca/CivilAviation/menu.htm

Border Infrastructure Fund (BIF) and Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF): www.infrastructure.gc.ca/bif/index_e.shtml?menu32 and www.infrastructure.gc.ca/csif/index_e.shtml?menu33

Canadian National Committee for the World Road Association (CNC-PIARC): www.cnc-piarc-aipcr.ca/En/Piarc_Default.htm

Civil Aviation: www.tc.gc.ca/civilaviation

Contaminated Sites Management Plan: www.tc.gc.ca/programs/environment/contaminatedsites/menu.htm

Diversity – Embracing Change: www.hrma-agrh.gc.ca/ec-fpac/index_e.asp

Emergency Preparedness: www.tc.gc.ca/vigilance/sep/emergency_preparedness/menu.htm

Intelligent Transportation Systems Plan: www.its-sti.gc.ca

Management Review for Transport Canada's 2001-2003 Sustainable Development Strategy: www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/review03/menu.htm

Marine Initiatives: www.tc.gc.ca/pol/en/Marine/menu_e.htm

Marine Safety: www.tc.gc.ca/marinesafety/menu.htm

Marine Security: www.tc.gc.ca/vigilance/sep/marine_security/menu.htm

Motor Carrier Standards: www.tc.gc.ca/pol/en/truck_bus/mcpolicy_e.htm

Official Languages Policy Framework: www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/hrpubs/OffLang/olpf-cplo_e.asp

(Continued on next page)

Key Links For More Information *(continued)*

Parliamentary Committee Recommendations and Government's Response:
www.parl.gc.ca/InfocomDoc/37/2/TRAN/Studies/Reports/tranrp02-e.htm
and www.parl.gc.ca/common/committee.asp?Language=E

Port Divestitures: www.tc.gc.ca/programs/ports/menu.htm

Road Safety: www.tc.gc.ca/roadsafety/menu.htm

SHIP – Highways Component: www.tc.gc.ca/SHIP/menu.htm

SHIP – National System Integration Component — Border crossings and Studies:
www.tc.gc.ca/pol/en/brochure/crossings.htm

Shortsea Shipping Initiatives: www.tc.gc.ca/POL/EN/Marine/shortseaS/menu_e.htm

Smart Borders: www.dfait-maeci.gc.ca/can-am/menu-en.asp?mid=1&cat=10

Transportation in Canada 2003 Annual Report: www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2003/toc_e.htm

Transportation Development Centre: www.tc.gc.ca/tdc/menu.htm

Transportation of Dangerous Goods: www.tc.gc.ca/tdg/menu.htm

Transportation Safety Statistics by Mode: www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2003/4_e.htm

Transport Canada's climate change initiatives:
www.tc.gc.ca/programs/environment/programs/menu.htm

Transport Canada's 2004-2006 Sustainable Development Strategy:
www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/sds0406/menu.htm

Treasury Board's Management Accountability Framework (MAF): www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_e.asp

VIA Rail's Annual report: : www.viarail.ca/corporate/ar/2003/

Index

A

Accessibility · 15, 46, 64
Advisory Committee on Accessible Transportation · 16
Aeronautics Act · 43, 92
Air Industry · 7, 17
Airline industry monitoring · 18
Airport rents · 17, 26
Airports Capital Assistance Program (ACAP) · 28
Aviation security · 4, 36, 92

B

Border Crossing Transportation Initiative · 21, 22, 24, 87
Border Infrastructure Fund · 3, 22, 24

C

Canada Airports Act · 26
Canada Marine Act · 18, 31
Canada Strategic Infrastructure Fund · 3, 22, 24
Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) · 6, 36
Canadian Environmental Assessment Act · 21, 50
Civil aviation · 18, 34, 37, 43, 49, 79
Climate change · 5, 13, 25, 47, 48, 52, 53, 56, 57, 88
Contaminated sites · 5, 50

E

Environmental Management System · 50

F

Ferry Program · 29
Flight 2005 · 34

G

Government on line (GOL) · 64
Grain transportation and handling · 19, 80

I

Intelligent Transportation Systems (ITS) · 22, 46, 81
International Maritime Organization · 38, 40, 93, 94, 96
International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code · 38

M

Marine safety · 33, 40, 42, 45, 112
Marine security · 38, 39, 59, 93
Marine transportation · 18, 29, 30, 38, 39
Marketplace framework · 15
Motor Vehicle Transport Act, 1987 · 43
Moving On Sustainable Transportation · 5, 49, 55, 86

N

National Airport System (NAS) · 7, 28, 50
National Highway System · 21
Non-NAS Airport Divestiture Program · 29

P

Parliamentary Committee Recommendations · 6
Port Divestiture Fund · 31, 86
Port Divestiture Program · 3, 30

R

Rail Safety - Direction 2006 · 34, 44
Regulatory reform · 40, 42, 44, 45, 92
Road Safety Vision 2010 · 34, 44, 59, 102

S

St. Lawrence Seaway · 26, 30, 46, 67, 69, 75, 76, 90
Strategic Highway Infrastructure Program (SHIP) · 3, 21, 81, 86
Sustainable Development Strategy · 5, 48

T

Transportation of dangerous goods · 33, 34, 35, 40, 43, 44
Transportation security · 36, 37

BUDGET DES DÉPENSES

Transports Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant le 31 mars 2004

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le Rapport sur le rendement met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2004

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des
Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC
Ottawa, Canada K1A 0S9

No de catalogue BT31-4/14-2004
ISBN 0-660-62688-8

Avant-propos

Au printemps 2000, la présidente du Conseil du Trésor a déposé au Parlement le document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Ce document expose clairement les mesures qu'entend prendre le gouvernement pour améliorer et moderniser les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux.

L'approche utilisée par le gouvernement pour offrir ses programmes et services aux Canadiens et aux Canadiennes se fonde sur quatre engagements clés en matière de gestion. Tout d'abord, les ministères et les organismes doivent reconnaître que leur raison d'être est de servir la population canadienne et que tous leurs programmes, services et activités doivent donc être « axés sur les citoyens ». Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'engage à gérer ses activités conformément aux valeurs les plus élevées de la fonction publique. Troisièmement, dépenser de façon judicieuse, c'est dépenser avec sagesse dans les secteurs qui importent le plus aux Canadiens et aux Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les impacts et les effets des programmes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats, par l'entremise des ministres, au Parlement et aux citoyens. Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement des rapports publics sur le rendement efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004* : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents_f.asp). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Par l'intermédiaire des rapports sur le rendement, les ministères et organismes visent à répondre au besoin croissant d'information des parlementaires, des Canadiens et des Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les parlementaires et les autres lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer la qualité de ces rapports. Nous invitons donc tous les lecteurs à évaluer le rapport sur le rendement d'une institution gouvernementale en se fondant sur les principes établis et à lui fournir des commentaires en vue du prochain cycle de planification et de rendement.

Le présent rapport peut être consulté sur le Site web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dprf.asp

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :
Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
OU à : rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

Transports Canada

Rapport ministériel sur le rendement

pour la période se terminant le 31 mars 2004

Approuvé

Ministre des Transports

Table des matières

1.0 Messages.......... 1

1.1 Message du ministre.......... 1
1.2 Déclaration de la direction.......... 2

2.0 Sommaire du rendement du Ministère.......... 3

2.1 Progrès et rendement par rapport aux engagements pris dans le Rapport sur les plans et les priorités.......... 3
2.2 Recommandations du comité parlementaire.......... 6

3.0 Contexte.......... 8

3.1 Introduction à Transports Canada.......... 8
3.2 Mandat législatif.......... 8
3.3 Incidence des transports sur la société canadienne.......... 9
3.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats.......... 10
3.5 Nos partenaires.......... 11

4.0 Rendement ministériel.......... 13

4.1 Lien entre les résultats stratégiques de Transports Canada et les priorités gouvernementales.......... 13
4.2 Modèle de rendement fondé sur les résultats.......... 14
4.3 Résultats liés au rendement par objectif stratégique.......... 15
4.3.1 Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada.......... 15
4.3.2 Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr.......... 34
4.3.3 Protéger l'environnement physique.......... 49
4.4 Programme de gestion de Transports Canada.......... 60
4.4.1 Introduction.......... 60
4.4.2 Gestion moderne et communication des résultats.......... 61
4.4.3 Édification de la capacité pour l'avenir.......... 63
4.4.4 Accessibilité et connectivité.......... 67

5.0 Annexes.......... 70

5.1 Coup d'œil sur les dépenses du Ministère.......... 70
5.2 Sommaire des autorisations de dépenser du Ministère.......... 71
Tableau 1 Besoins financiers par autorisation.......... 71
Tableau 1.1 Dépenses par autorisation.......... 73
Tableau 1.2 Incidence de l'annonce faite le 12 décembre 2003.......... 74
5.3 Comparaison entre le total des dépenses prévues et le total des dépenses réelles.......... 75
5.4 Comparaison historique des dépenses nettes.......... 76
5.5 Tableau de concordance entre les enjeux stratégiques et les secteurs d'activités.......... 77

5.6 Recettes disponibles et recettes non disponibles 78
5.7 Paiements législatifs 80
5.8 Paiements de transfert 81
Tableau 1 *Sommaire des paiements de transfert par programme/secteur d'activités* *81*
Tableau 2 *Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités* *82*
5.9 Prêts, investissements et avances par secteur d'activités 93
5.10 Passif éventuel 94
5.11 Principales initiatives en matière de réglementation 95
5.12 Initiatives horizontales 96
5.13 Achats et marchés 106
5.14 Information sur l'imputation aux clients extérieurs 107
5.15 Évaluations et vérifications 119

Nos bureaux 120

Autres sources d'information disponibles en direct 121

Index 123

Acronymes utilisés

ACSTA	....	Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
APC	....	Administration portuaire canadienne
CCRAC	....	Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne
CDT	....	Centre de développement des transports
CGRD	....	Conseil de gestion de la recherche et du développement
EES	....	Évaluation environnementale stratégique
FCIS	....	Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique
GED	....	Gouvernement en direct
GI/TI	....	Gestion de l'information / technologie de l'information
GTISM	....	Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime
IRSRT	....	Initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto
ISPS	....	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
LMMC	....	Loi sur la marine marchande du Canada
OACI	....	Organisation de l'aviation civile internationale
OMC	....	Organisation mondiale du commerce
OMI	....	Organisation maritime internationale
PAAZRIM	....	Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des installations marines
PAIA	....	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
PCASC	....	Programme de contribution à l'amélioration de la sécurité cabine
PDTU	....	Programme de démonstration en transport urbain
PSIR	....	Programme stratégique d'infrastructures routières
PVTP	....	Programme de véhicules à technologies de pointe
RASE	....	Régimes d'avantages sociaux des employés
R et D	....	Recherche et développement
RMR	....	Rapport ministériel sur le rendement
RNA	....	Réseau national des aéroports
SDD	....	Stratégie de développement durable
SGS	....	Système de gestion de la sécurité
SNTT	....	Sous-comité des normes relatives au transport terrestre
SOLAS	....	Sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention internationale)
STI	....	Système de transports intelligents
TATC	....	Tribunal d'appel des transports du Canada
TMD	....	Transport des matières dangereuses
TPSGC	....	Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
VA	....	Voyage accessible

1.0 Messages

1.1 Message du ministre

J'ai le plaisir de soumettre le *Rapport ministériel sur le rendement* de Transports Canada pour la période qui a pris fin le 31 mars 2004.

L'an dernier a été à nouveau une année très chargée pour le Ministère car nous avons poursuivi les efforts pour que toutes les parties du réseau de transport fonctionnent avec efficacité et de façon intégrée afin d'offrir aux Canadiennes et aux Canadiens un réseau sécuritaire et sûr, efficient et respectueux de l'environnement.

Les mesures concrètes qui ont été prises s'inscrivent dans un cadre stratégique destiné à favoriser la concurrence dans le secteur des transports. Nous avons fait des investissements stratégiques dans l'infrastructure de transport, notamment en affectant plus de 65 millions de dollars à des projets d'amélioration routière sous l'égide du *Programme stratégique d'infrastructures routières*.

En collaboration avec des partenaires des secteurs public et privé, nous avons continué à actualiser et à harmoniser les cadres de réglementation et à promouvoir une culture de la sécurité. Le dossier général de sécurité du secteur s'est encore amélioré en 2003, maintenant la tendance des dix dernières années. Des initiatives importantes ont été prises pour renforcer la sûreté du réseau de transport canadien, notamment le Plan d'Action pour la création d'une frontière sûre et intelligente.

Sur le plan environnemental, nous avons poursuivi la mise en œuvre de la *Stratégie de développement durable 2001-2003* du Ministère et réalisé des projets à l'appui des engagements du Canada concernant le Protocole de Kyoto et les changements climatiques.

Je pense que ce rapport montre bien l'importance des transports pour le Canada ainsi que la façon dont le gouvernement et les Canadiennes et Canadiens se sont employés à bâtir un réseau de transport sécuritaire, sûr et fiable qui contribue à la prospérité du pays et nous assure une haute qualité de vie.

L'honorable Jean-C. Lapierre, C.P., député
Ministre des Transports

1.2 Déclaration de la direction

DÉCLARATION DE LA DIRECTION
Rapport ministériel sur le rendement 2003-04
Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le *Rapport sur le rendement (RMR) de 2003-2004* de **TRANSPORTS CANADA** Le document a été rédigé conformément aux principes de présentation de rapport et aux exigences de déclaration énoncées dans le Guide de préparation des rapports ministériels sur le rendement de 2003–2004. À ma connaissance, les renseignements donnent un portrait global, juste et transparent du rendement de l'organisation pour l'exercice financier de 2003-2004.
Signature : [signature] **Nom :** Louis Ranger **Titre :** Sous-ministre **Date :** 04-09-28

2.0 Sommaire du rendement du Ministère

2.1 Progrès et rendement par rapport aux engagements pris dans le Rapport sur les plans et les priorités

Le tableau suivant met en relief quelques-uns des aspects publics du rendement de Transports en 2003-2004. Pour un sommaire complet du rendement de Transports Canada, consultez la *section 4.3, Résultats liés au rendement par objectif stratégique.*

Résultat stratégique :	**Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada**
Faits saillants du rendement de 2003-2004	
Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR): Au cours de 2003-2004, Transports Canada a consacré plus de 65 millions $ à des projets d'amélioration des routes et de la frontière qui assurent le déplacement efficace et sans danger des personnes et des marchandises, appuient le commerce et le développement commercial et favorisent le transport durable. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm ***Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique:*** Le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique cible des projets de grande envergure touchant des secteurs comme la qualité et l'accessibilité de l'eau, les couloirs commerciaux, la connectivité à large bande, la croissance urbaine durable et l'infrastructure du Nord. En 2003-2004, Transports Canada a affecté environ 5 millions $ à l'élargissement à quatre voies de l'autoroute 2 au Nouveau-Brunswick. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : www.infrastructure.gc.ca/index_f.shtml . ***Fonds sur l'infrastructure frontalière:*** Le Fonds sur l'infrastructure frontalière appuie des initiatives prévues dans le cadre du plan d'action relatif à la frontière intelligente, en contribuant à des projets qui permettent de réduire la congestion à la frontière, d'améliorer la circulation des personnes, des marchandises et des services et d'accroître la capacité de l'infrastructure à moyen terme. Transports Canada collabore étroitement avec Infrastructures Canada afin de déterminer des projets qui méritent d'être financés. Pour de plus amples renseignements, consultez le site : www.infrastructure.gc.ca/index_f.shtml . ***Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) :*** Transports Canada s'engage à contribuer à apporter des améliorations sur le plan de la sécurité dans les aéroports admissibles par le biais du PAIA, qui vise à s'assurer que les préoccupations ayant trait à la sécurité sont prises en compte et que les aéroports sont exploités d'une manière sécuritaire selon les règlements connexes. Au cours de 2003-2004, Transports Canada a transféré une somme totale de 32,2 millions $ destinée à 63 projets menés dans 47 aéroports. Les projets liés au PAIA ont des conséquences démontrables en permettant de maintenir et d'améliorer la sécurité, d'accroître la durée utile prévue des biens et de réduire les frais d'exploitation des aéroports. Pour obtenir les plus récents résultats de vérification, consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/2003/1577-03-001/menu.htm . ***Programme de cession des ports :*** En vertu du Programme de cession des ports, Transports Canada cède aux intervenants et aux usagers des ports la propriété et l'exploitation de ports régionaux et locaux. Le Programme est fondé sur le principe selon lequel les collectivités locales sont en mesure d'exploiter et d'entretenir les ports d'une manière plus commerciale que le gouvernement du Canada et sont les mieux placées pour prendre des décisions qui servent les intérêts locaux. En date du 31 mars 2004, Transports Canada avait cédé 452 de ses 549 ports initiaux (82 %). ***Accessibilité au sein du réseau national des transports :*** Le gouvernement du Nunavut a signé un protocole d'entente visant à appuyer le site Web de l'initiative Voyage accessible (VA), portant le nombre total de partenaires à huit provinces et trois territoires. Le site de VA fournit aux voyageurs handicapés des renseignements sur les services de transports accessibles offerts dans l'ensemble du Canada, comporte des liens vers des renseignements sur les ressources en matière de voyages et les politiques du gouvernement et constitue un intermédiaire qui permet au public de déposer des plaintes ou de demander de l'information touchant les transports accessibles. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : www.accesstotravel.gc.ca/main-f.asp .	

Résultat stratégique :	**Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr**
Faits saillants du rendement de 2003-2004	

Statistiques sur la sécurité des transports par mode : Bien que le nombre d'accidents ait augmenté pour l'ensemble des modes de transport en 2003, le nombre d'accidents mortels liés au transport maritime et au transport ferroviaire est demeuré inférieur aux chiffres de 2002. De plus, le nombre d'accidents mortels liés au transport est demeuré inférieur à la moyenne des cinq années précédentes en ce qui concerne le transport aérien, le transport ferroviaire, le transport maritime et le transport des marchandises, et légèrement inférieur à la moyenne en ce qui a trait au transport routier (données de 2002). Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2003/4_f.htm.

Confiance du public envers le transport aérien : La confiance élevée du public à l'égard du transport aérien fournit également un indicateur des progrès réalisés vers le résultat stratégique en matière de sécurité et de sûreté de Transports Canada. Lors d'un sondage mené en août 2002, 98 % des Canadiens ont exprimé une confiance modérée ou élevée à l'égard de la sécurité aérienne au Canada; 60 % lui ont attribué une note équivalant à une confiance élevée. On a posé la même question en mars 2004 et ainsi obtenu le même taux global de confiance, c'est-à-dire 98 %, et un taux de confiance élevée de 67 %, ce qui représente une augmentation de 7 %.

Sûreté de l'aviation : Le *Règlement canadien sur la sûreté de l'aviation* a été amélioré par le biais de nouvelles exigences relatives au contrôle des non-passagers, notamment les employés de transporteurs aériens (y compris l'équipage de conduite), les employés d'aéroport, les conducteurs de camions-citernes, les traiteurs, etc., y compris leurs biens et leurs véhicules le cas échéant, lorsqu'ils entrent dans une zone réglementée au sein d'un aéroport ou, dans certaines circonstances, au sein d'une zone réglementée. Grâce à l'appui financier offert par l'intermédiaire du Programme de contribution à l'amélioration de la sécurité cabine (PCASC) de Transports Canada, on a installé des portes renforcées à bord de l'ensemble des aéronefs opérationnels admissibles. Le PCASC a officiellement pris fin le 31 mars 2004. Vingt-huit exploitants responsables de 486 aéronefs admissibles y ont participé. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/aviationcivile/Internationale/pcasc.htm.

Préparatifs d'urgence : Transports Canada, à titre individuel ou de concert avec d'autres organismes et ordres de gouvernement, joue un rôle clé pour s'assurer de l'état de préparation du Canada en cas de situations d'urgence nationales, régionales et locales. Par exemple, Transports Canada a assuré la surveillance et fourni de l'aide technique aux responsables locaux dans un certain nombre de contextes, notamment la panne de courant qui a frappé l'Ontario en août 2003, la surveillance des ouragans Isabel, Kate et Juan, des tempêtes géomagnétiques et solaires, de même que pendant les incendies de forêt survenus en Colombie-Britannique. Grâce à l'expérience acquise lors de ces incidents, Transports Canada a continué d'améliorer sa capacité d'intervenir dans ce type de situation. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/vigilance/spu/preparatifs_durgence/menu.htm.

Sécurité ferroviaire : En vertu de la ***Loi sur la sécurité ferroviaire***, qui autorise le ministre des Transports à contribuer financièrement à la réalisation de travaux ferroviaires visant à accroître la sécurité au croisement de routes et de lignes de chemin de fer, le Programme d'amélioration des passages à niveau comporte actuellement un investissement annuel de 7,5 millions $ dans ce type de travaux d'amélioration. Depuis 1994-1995, au-delà de 1 000 projets ont été mis en oeuvre, ce qui représente un investissement dans la sécurité de plus de 100 millions $. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/railway/papn.htm

Sciences et technologie / recherche et développement : Transports Canada assure le maintien du Centre de développement des transports (CDT), centre d'excellence du gouvernement du Canada en ce qui a trait à la recherche et au développement en matière de transports multimodaux et qui vise à améliorer l'efficacité, le rendement environnemental, la sécurité et la sûreté du réseau de transports du Canada. Les résultats des projets de recherche du CDT sont affichés sur Internet, à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm. Environ 75 rapports techniques ont été publiés en 2003-2004.

Résultat stratégique :	**Protéger l'environnement physique**

Faits saillants du rendement de 2003-2004

Stratégie de développement durable: La stratégie de développement durable (SDD) de Transports Canada a orienté les initiatives ministérielles dans ce secteur. Au cours de 2003-2004, Transports Canada a réalisé des progrès remarquables sur le plan de la réalisation du reste des engagements pris dans sa SDD de 2001-2003, tout en élaborant la SDD de 2004-2006. Voici quelques exemples de réalisations liées à la SDD en 2003-2004 :

- Le programme Sur la route du transport durable constitue une initiative clé du Ministère en ce qui a trait à l'accroissement de la sensibilisation au transport durable. En 2003, Transports Canada a annoncé l'affectation de fonds à 11 projets dans le cadre de la sixième version du programme. Trente-neuf projets représentant des contributions totalisant environ 1,2 millions $ ont été financés durant la seconde phase du programme.

- Transports Canada s'engage à gérer les sites contaminés d'une manière responsable. Au cours de 2003-2004, le Ministère a affecté 13,1 millions $ à des évaluations, à des travaux d'assainissement et à la gestion des risques touchant les sites contaminés. Des sites contaminés relevant de Transports Canada, 89 % ont fait l'objet de mesures d'assainissement ou de gestion des risques, ce qui a contribué à la réalisation de l'objectif stratégique axé sur la protection de l'environnement physique du Ministère.

- Le guide intitulé *Les options pour les navetteurs : Guide complet à l'intention des employeurs canadiens* de Transports Canada fournit aux employeurs du Canada un outil pratique et global destiné à améliorer les options offertes aux navetteurs qui font partie de leurs effectifs. En date de l'exercice 2003-2004, plus de 150 exemplaires du guide ont été diffusés au Canada et dans le monde, à tous les niveaux de gouvernement et du secteur privé. De plus, des ateliers consacrés aux options destinées aux navetteurs ont été offerts dans chacune des Régions de Transports Canada et au sein d'autres ministères fédéraux.

Pour de plus amples renseignements sur la Stratégie de développement durable de Transports Canada et les activités connexes, consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/menu.htm.

Changement climatique : Le gouvernement du Canada respectera les engagements qu'il a pris en signant l'accord de Kyoto relatif au changement climatique, selon une stratégie qui donne des résultats de longue durée tout en soutenant une économie forte et prospère. Transports Canada dirige la mise en oeuvre des mesures liées au transport urbain et au transport de marchandises déjà en cours et collabore avec d'autres ministères dans le cadre d'initiatives visant à améliorer le rendement énergétique des véhicules automobiles. Voici quelques exemples de réalisations et d'activités liées au changement climatique :

- Le Programme de véhicules à technologies de pointe (PVTP) de Transports Canada vise à mettre à l'essai, à démontrer et à évaluer la technologie existante en matière de véhicules à haut rendement énergétique. À ce jour, au-delà de 6 millions de Canadiens connaissent le PVTP, ce qui accroît la sensibilisation du public aux véhicules à technologies de pointe et au rôle qu'ils peuvent jouer dans le contexte d'un avenir durable.

- En 2003-2004, Transports Canada a achevé une analyse approfondie des coûts et des avantages socio-économiques de la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs du transport de passagers et de marchandises. L'étude fournit à Transports Canada un cadre qui permet d'évaluer le coût, de même que les avantages, de propositions visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans ces secteurs de transport.

Pour de plus amples renseignements sur les réalisations et les activités liées au changement climatique de Transports Canada, consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementsclimatiques/menu.htm.

De plus, prenez note que plusieurs modifications organisationnelles touchant la période de rapport de 2003-2004 ont été annoncées par le gouvernement le 12 décembre 2003 :

- La responsabilité des règlements et des politiques ayant trait aux embarcations de plaisance, à la protection des eaux navigables, aux systèmes de navigation maritime et à la prévention de la pollution, de même que les ressources connexes ont été transférées du ministère des Pêches et des Océans – Garde côtière canadienne à Transports Canada.

- La responsabilité de la gestion de la partie fédérale de l'initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto (IRSRT) et les ressources connexes sont passées de Transports Canada à Ressources humaines et Développement des compétences Canada. L'IRSRT est un projet de 1,5 milliard $ partagé également entre le gouvernement fédéral, le gouvernement de l'Ontario et la ville de Toronto, et qui vise à mettre en oeuvre la transformation du secteur riverain de Toronto.

En outre, on a procédé, le 12 décembre 2003, à un remaniement de portefeuilles ministériels en vertu duquel la responsabilité de la Société canadienne des postes et de la Monnaie royale canadienne, de même que celle de la Société canadienne d'hypothèques et de logement, de la Société immobilière du Canada limitée, de la Société du Vieux-Port de Montréal inc. et de la Queens Quay West Land Corporation ont été transférées du ministre des Transports aux ministres du Revenu national et de l'Environnement, respectivement. Les ressources de Transports Canada liées à la fonction de gestion de portefeuille connexe ont ensuite été transférées à l'Agence du revenu du Canada et à Environnement Canada.

Conformément aux directives du Secrétariat du Conseil du Trésor relativement à l'élaboration du rapport ministériel sur le rendement de 2003-2004, la performance et les données financières de 2003-2004 de Transports Canada ont été modifiées de manière à illustrer ces modifications à titre rétroactif en date du 1er avril 2003.

2.2 Recommandations du comité parlementaire

Durant la période visée par le rapport de 2003-2004, le Comité permanent des transports a publié un rapport intitulé *Une industrie en crise : comment préserver la viabilité de l'industrie canadienne du transport aérien.*

On peut consulter le rapport sur le site suivant : www.parl.gc.ca/InfocomDoc/37/2/TRAN/Studies/Reports/tranrp02-f.htm.

On peut consulter la réponse du gouvernement sur le site suivant : www.parl.gc.ca/common/committee.asp?Language=F.

Le comité a recommandé, entre autres, que le gouvernement fédéral élimine l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et établisse une administration de la sûreté des transports combinés. Dans sa réponse, le gouvernement a souligné qu'il était persuadé que la sécurité du système de transport aérien pouvait être assurée par le biais des structures et des initiatives existantes. Pour obtenir des renseignements au sujet des activités et du rendement en

matière de sûreté du transport de Transports Canada, consultez la section 4.3.2 du rapport. On peut obtenir de l'information sur l'ACSTA sur le site suivant : www.catsa-acsta.gc.ca/francais/index.htm.

Selon une autre recommandation du Comité, destinée à réduire une partie des tensions liées aux coûts auxquelles font face les aéroports et les transporteurs aériens canadiens, le gouvernement fédéral devrait suspendre pendant deux ans le versement de frais de location par les aéroports, et ceux-ci devraient transférer les sommes ainsi économisées aux transporteurs. Dans sa réponse, le gouvernement a observé que compte tenu des pressions immédiates subies par les administrations aéroportuaires à la suite de la guerre en Irak, de la flambée du syndrome respiratoire aigu sévère et du dépôt de bilan d'Air Canada, les responsables gouvernementaux avaient mis en place des mesures d'allégement à court terme à l'intention des administrations aéroportuaires du Réseau national des aéroports (RNA), axé sur un report du loyer (c.-à-d. une réduction minimale de 10 %) pendant 24 mois.

De plus, en 2003-2004, Transports Canada a effectué un examen exhaustif des loyers des aéroports nationaux, afin d'évaluer si les loyers versés au gouvernement fédéral par les administrations aéroportuaires étaient ou non fondés sur une politique publique solide. On met actuellement la dernière main aux recommandations découlant de l'examen.

Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet des initiatives liées aux loyers d'aéroports de Transports Canada, consultez les rubriques consacrées à l'allégement financier à court terme à l'intention de l'industrie aérienne du Canada et à l'examen de la politique des loyers des aéroports nationaux de la section 4.3.1 du rapport.

3.0 Contexte

3.1 Introduction à Transports Canada

Transports Canada a la responsabilité de donner suite aux politiques, aux programmes et aux objectifs établis par le gouvernement du Canada en matière de transport. Le Ministère veille à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de façon efficace et intégrée afin d'offrir aux Canadiens un réseau viable à la fois sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Notre vision . . .

Le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens

Notre mission . . .

Établir et administrer des politiques, règlements et programmes
pour assurer un réseau de transport sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement

3.2 Mandat législatif

Au Canada, tous les ordres de gouvernement sont responsables du réseau de transport national.

L'exécution des programmes et la prestation des services de Transports Canada se font conformément aux nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels. Notre rôle consiste à élaborer un cadre pertinent de politiques et de lois qui amélioreront la sécurité, la sûreté, la compétitivité et la viabilité du réseau de transport canadien.

Pour obtenir une liste complète des lois administrées par Transports Canada, visitez notre site Web : www.tc.gc.ca/lois-reglements/listedeslois/menu.htm.

Voici quelques-unes des lois que nous administrons :

- *Loi sur l'aéronautique*
- *Loi maritime du Canada*
- *Loi sur la marine marchande du Canada*
- *Loi sur les transports au Canada*
- *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*
- *Loi sur le ministère des Transports*
- *Loi sur la responsabilité en matière maritime*
- *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*
- *Loi de 1987 sur la sécurité des véhicules automobiles*
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*
- *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*

3.3 Incidence des transports sur la société canadienne

Les transports sont omniprésents dans la vie des Canadiens. Les transports ouvrent de nouveaux marchés aux ressources naturelles, aux produits agricoles et aux biens manufacturés; ils appuient les entreprises du secteur tertiaire et atténuent les difficultés posées par la topographie du pays. Les transports relient également les collectivités et réduisent l'impact des distances qui séparent les gens les uns des autres. Ces rôles témoignent des rapports d'interdépendance entre les transports et la trame économique et sociale de notre société et, à l'instar de cette dernière, les besoins des transports évoluent avec le temps.

Voici quelques faits liés aux transports :

- Quatre-vingts % de Canadiens vivent dans des centres urbains comptant au moins 10 000 habitants, et près des deux-tiers habitent dans les 27 régions métropolitaines de recensement. La proportion croissante de Canadiens qui habitent dans les centres urbains est attribuable à la croissance démographique touchant quatre grandes agglomérations urbaines : la région du Golden Horseshoe en Ontario, la région de Montréal, la vallée du bas Fraser en Colombie-Britannique et le couloir de Calgary-Edmonton.

- La tendance sur le plan des déplacements du lieu de résidence dans les plus grandes régions urbaines a évolué au cours des 20 dernières années; le nombre de travaillants qui effectuent la navette dans les municipalités qui forment le noyau des régions a diminué de 10 %, tandis que les déplacements dans les banlieues, entre les municipalités centrales et avoisinantes et entre les municipalités avoisinantes ont augmenté. L'automobile demeure le moyen de transport le plus couramment utilisé par les Canadiens pour se rendre au travail.

- Plus de 98 % de Canadiens habitent dans un rayon de 25 kilomètres des routes principales du pays. Quatre-vingt-douze % de la population se trouve dans un rayon de 100 kilomètres d'un des 167 aéroports principaux du pays.

- Le réseau national des transports est composé d'un réseau routier de plus de 1,4 million de kilomètres de longueur (en équivalent deux-voies), de 48,900 kilomètres de lignes de chemin de fer, de 1 746 aéroports destinés aux aéronefs à voilure fixe, de 335 ports, de 1 023 ports de pêche et de voies navigables intérieures, y compris la voie maritime du Saint-Laurent.

- En 2003, les entreprises de transports ont représenté quatre % du produit intérieur brut et l'investissement dans les transports, 2,8 % du produit intérieur brut.

- Au cours de 2003, le commerce de marchandises entre le Canada et les États-Unis a totalisé 530 milliards $, c'est-à-dire environ 1,5 milliard $ par jour, à raison de 63 % par camion et de 17 % par train. Les échanges canadiens avec l'ensemble des pays ont atteint un total de 715 milliards $, dont 53 % (379 milliards $) se sont effectués par transport routier, 14 % (97 milliards $), par transport ferroviaire, 15 % (107 milliards $), par transport maritime et 10 % (72 milliards $), par transport aérien.

Pour de plus amples renseignements, consultez le rapport annuel intitulé *Les transports au Canada en 2003*, à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2003/toc_f.htm.

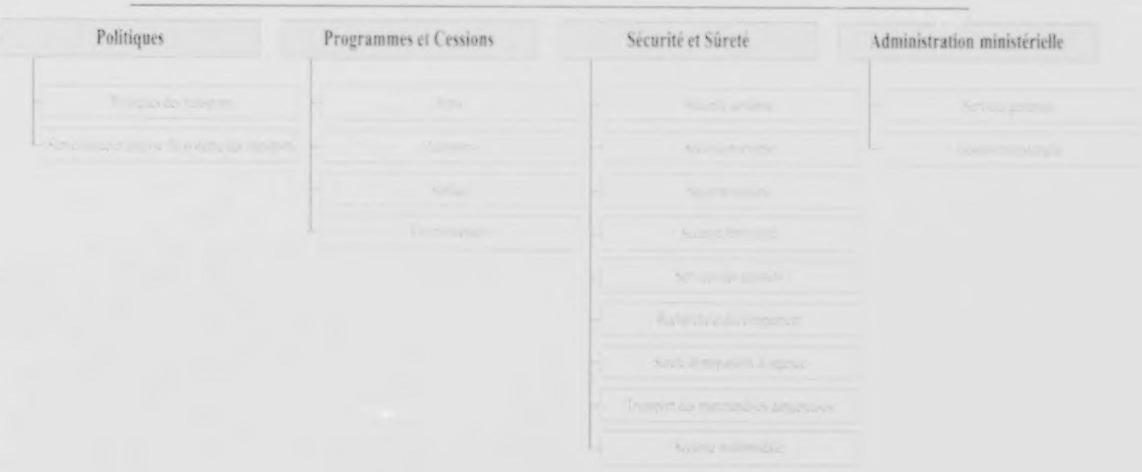
3.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats

Afin de prendre des mesures à l'égard des risques et des obstacles liés au programme national complexe en matières de transports du Canada, Transports Canada a adopté une méthode de gestion matricielle, afin de définir les responsabilités de leadership sur les plans organisationnel et fonctionnel. Ainsi, les résultats sont obtenus d'une façon intégrée, où les différences régionales trouvent leur place.

Durant la période de rapport de 2003-2004, Transports Canada était divisé en quatre groupes à l'Administration centrale dirigés par des sous-ministres adjoints et en cinq bureaux régionaux, dirigés par des directeurs généraux régionaux. L'Administration centrale comprenait également le groupe Communications, les Services juridiques, le cabinet du ministre et le bureau du sous-ministre. Les dirigeants sont responsables de la gestion de leur organisation et de la production des résultats.

Sur le plan fonctionnel, en 2003-2004, Transports Canada comptait quatre secteurs d'activités, dont chacun comportait au moins deux secteurs de services (voir le diagramme ci-dessous). Les secteurs d'activités étaient le reflet des programmes et des services du Ministère et pas exactement celui des axes organisationnels. Ils recoupaient les organisations régionales pour favoriser la multimodalité axée sur des stratégies et des résultats communs. Les secteurs d'activités et de services constituaient des tribunes permettant d'établir les programmes, politiques et normes nationaux et d'assurer la direction fonctionnelle des bureaux régionaux établis pour veiller à ce que la prestation des services se fasse le plus près possible des clients et des groupes d'intérêt.

Secteurs d'activités et gammes de services de Transports Canada
Pour la période de rapport 2003-2004



3.5 Nos partenaires

Aujourd'hui, la plupart des questions requièrent une approche multidisciplinaire qui tient compte d'un large éventail de facteurs liés à la sécurité, à l'économie et à l'environnement. De plus, la plupart des problèmes exigent des partenariats et la collaboration de nombreuses autorités publiques et de nombreux intervenants.

Transports Canada collabore avec des centaines d'organismes concernés par les questions de transport.

Autres organismes fédéraux — organismes dont les programmes et les services sont susceptibles d'être touchés par les activités de transports — Agriculture et Agroalimentaire Canada, Administration du pont Blue Water, Agence des services frontaliers du Canada (auparavant Agence des douanes et du revenu du Canada), administrations portuaires canadiennes, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, VIA Rail, Agence canadienne d'inspection des aliments, Commission canadienne de sûreté nucléaire, Service canadien du renseignement de sécurité, Office des transports du Canada, Tribunal d'appel des transports du Canada (auparavant Tribunal de l'aviation civile), ministère de la Défense nationale, Environnement Canada, Société des ports fédéraux Ltée, Pêches et Océans Canada, Santé Canada, Industrie Canada, Infrastructure Canada, Justice Canada, Ressources naturelles Canada, administrations de pilotage, Gendarmerie royale du Canada, Solliciteur général du Canada et Bureau de la sécurité des transports.

Administrations provinciales, territoriales et municipales — surtout en ce qui concerne l'entretien du réseau routier et la promotion de la sécurité routière, de même que le programme concernant le transport des marchandises dangereuses (TMD).

Entreprises du secteur des transports — qui comptent toutes sur l'application juste et équitable des règlements et sur l'élaboration de politiques visant à accroître l'efficacité du réseau de transport – Air Canada, WestJet et d'autres transporteurs aériens, Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, Canadien Pacifique Limitée, Association canadienne des fabricants de matériels aéronautiques, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Canadian Steamship Lines, Association canadienne des constructeurs de véhicules, NAV CANADA, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et Upper Lakes Group Inc.

Organismes et associations — qui ont un intérêt direct dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation et la sécurité — Association des administrations portuaires canadiennes, Association du transport aérien du Canada, Association des compagnies de chemin de fer régionales du Canada, Association québécoise de transport et des routes, Conseil canadien de la sécurité, Association canadienne des producteurs pétroliers, Association canadienne des fabricants de produits chimiques, Conseil des aéroports du Canada, Association canadienne de l'autobus, Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, Association canadienne des pipelines de ressources énergétiques, Association canadienne des opérateurs de traversiers, Conseil consultatif maritime canadien, Association des armateurs canadiens, Alliance

canadienne du camionnage, Association canadienne du transport urbain, Chambre de commerce maritime, Chamber of Shipping of British Columbia, Conseil des transporteurs maritimes, Fédération canadienne des municipalités, Motor Coach Canada, Opération Gareautrain, Association des chemins de fer du Canada, Fédération maritime du Canada, Association des transports du Canada, Comité consultatif sur les politiques générales relatives au transport des marchandises dangereuses, Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le TDG, syndicats et associations de constructeurs automobiles.

Organismes internationaux — pour échanger des renseignements et harmoniser les règlements en matière de transport — Forum de coopération économique Asie-Pacifique, Autorités conjointes de l'aviation, Administrations des ponts internationaux, Organisation de l'aviation civile internationale, Organisation internationale du travail, Organisation maritime internationale, Organisation internationale de normalisation, Organisation du Traité de l'Atlantique-Nord, National Highway Traffic Safety Administration, Society of Automotive Engineers, Organisation de coopération et de développement économiques, Sommet des Amériques, Comité d'experts de l'Organisation des Nations Unis sur le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, Forum mondial pour l'harmonisation de la réglementation automobile, Agence internationale de l'énergie atomique, U.S Department of Transportation, U.S. Federal Emergency Management Agency, U.S. Transportation Security Administration, Conférence européenne de l'aviation civile, et Association mondiale de la Route, pour ne nommer que ceux-ci.

4.0 Rendement ministériel

4.1 Lien entre les résultats stratégiques de Transports Canada et les priorités gouvernementales

Thèmes gouvernementaux de 2003-2004		
Faire du Canada un pays qui attire talents et investissements, un chef de file mondial dans les domaines de l'innovation et de l'apprentissage		
Édifier des villes concurrentielles et des communautés en santé	***Assurer la sûreté des Canadiens***	***Bâtir un environnement sain et relever le défi des changements climatiques***

↓↑ ↓↑ ↓↑

Résultats stratégiques ministériels		
Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada	***Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr***	***Protéger l'environnement physique***
Résultats définitifs		
Un réseau de transport intégré et intermodal : • efficace, rentable, viable, abordable et accessible; • réceptif aux besoins des utilisateurs et des collectivités; • concurrentiel et harmonisé à l'échelle nationale et internationale.	Protection de la vie humaine, de la santé et des biens matériels. Confiance élevée dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport.	Un réseau de transport écologiquement durable pour les Canadiens. Baisse des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution attribuable au secteur des transports. Prévention et atténuation des dégâts causés à l'environnement par les activités de transport.
Dépenses de 2003-2004 par résultat stratégique[1]		
679 204 $	757 316 $	14 264 $

↑ ↑ ↑

Contribution des secteurs d'activités – Primaire (P) ou secondaire (S)[2]		
Politiques (P) Programmes et cessions (P) Sécurité et sûreté (S)	Sécurité et sûreté (P) Programmes et cessions (S)	Programmes et cessions (P) Sécurité et sûreté (S) Politiques (S)
L'administration ministérielle contribue indirectement à tous les objectifs stratégiques.		

1. Les dépenses nettes en ressources de 2003-2004 sont liées aux objectifs stratégiques en fonction d'une évaluation raisonnable afin de donner une idée de l'ampleur des dépenses engagées pour obtenir les résultats. Notez que l'objectif économique et l'objectif en matière de sécurité et de sûreté, le cas échéant, tiennent compte des sociétés d'État.

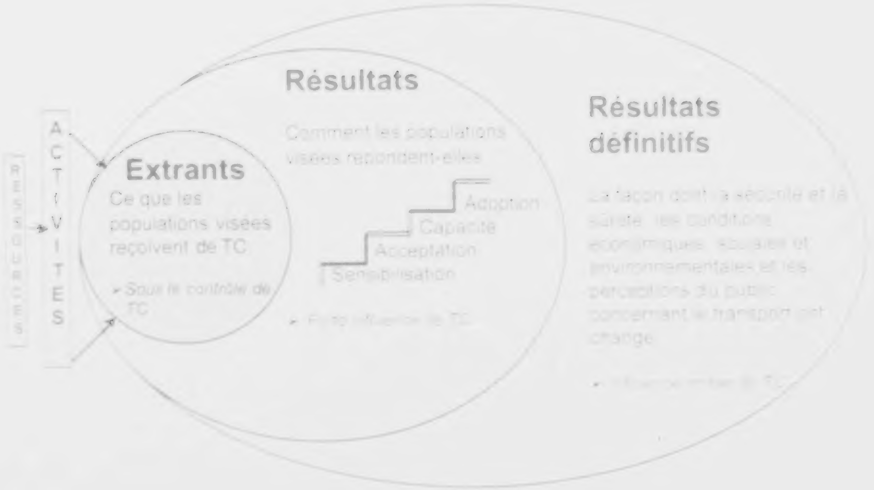
2. Pour obtenir un aperçu des dépenses par objectif stratégique et par secteur d'activités, consultez le tableau 5.5.

4.2 Modèle de rendement fondé sur les résultats

Depuis un certain nombre d'années, Transports Canada utilise le modèle logique de rendement des sphères d'influence qui est illustré ci-dessous. En vertu de ce modèle, le rendement du Ministère est établi selon trois niveaux de résultats. Chaque niveau prend appui sur le précédent, à commencer par les activités et les résultats opérationnels et de gestion, pour en arriver aux résultats de niveau supérieur qui ont une incidence sur les Canadiens, en passant par les résultats touchant le comportement.

Grâce à l'établissement d'une chaîne de résultats qui explique la contribution du Ministère à ceux-ci, le modèle permet de régler la question des attributions. Étant donné que les objectifs stratégiques de Transports Canada (en matière de sécurité et de sûreté, de croissance économique et d'environnement) ne dépendent pas exclusivement de la volonté du Ministère, le modèle logique permet de déterminer les comportements clés sur lesquels le Ministère peut exercer une influence pour atteindre des résultats.

Modèle des sphères d'influence

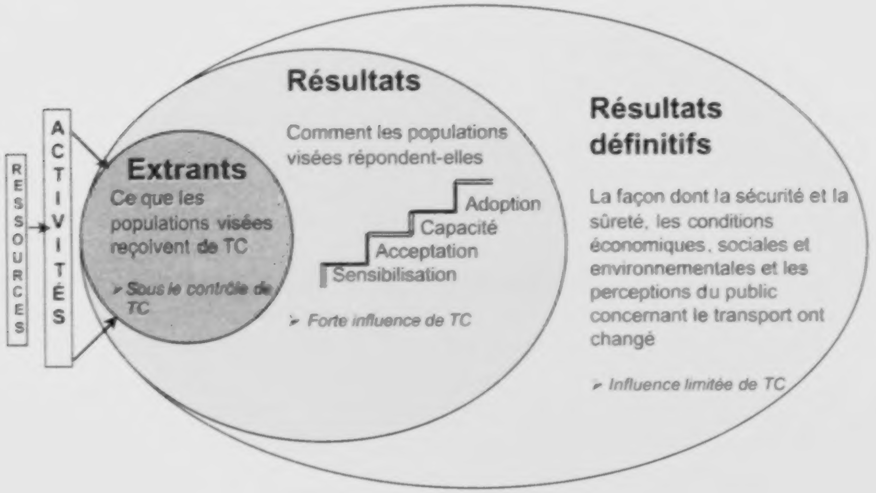


4.2 Modèle de rendement fondé sur les résultats

Depuis un certain nombre d'années, Transports Canada utilise le modèle logique de rendement des sphères d'influence qui est illustré ci-dessous. En vertu de ce modèle, le rendement du Ministère est établi selon trois niveaux de résultats. Chaque niveau prend appui sur le précédent, à commencer par les activités et les résultats opérationnels et de gestion, pour en arriver aux résultats de niveau supérieur qui ont une incidence sur les Canadiens, en passant par les résultats touchant le comportement.

Grâce à l'établissement d'une chaîne de résultats qui explique la contribution du Ministère à ceux-ci, le modèle permet de régler la question des attributions. Étant donné que les objectifs stratégiques de Transports Canada (en matière de sécurité et de sûreté, de croissance économique et d'environnement) ne dépendent pas exclusivement de la volonté du Ministère, le modèle logique permet de déterminer les comportements clés sur lesquels le Ministère peut exercer une influence pour atteindre des résultats.

Modèle des sphères d'influence



4.3 Résultats liés au rendement par objectif stratégique

4.3.1 Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada

Résultats finals
Un réseau de transport :

- efficace, viable, abordable et accessible;
- réceptif aux besoins des utilisateurs et des collectivités;
- concurrentiel et harmonisé à l'échelle nationale et internationale.

1. Cadre du marché

Les forces de la concurrence et du marché orientent la croissance et le développement du réseau national de transport. Un marché dynamique et prospère incite les concurrents en place et les nouveaux venus à faire preuve d'innovation et à offrir de nouveaux services qui répondent aux besoins des Canadiens en matière de transport. En même temps, le marché doit tenir compte des valeurs sociales, de la dynamique démographique et des défis géographiques du Canada. Voici des exemples d'initiatives précises mises en œuvre par Transports Canada au cours de 2003-2004, afin d'appuyer un cadre de marché solide lié au réseau des transports du Canada.

Transports multimodaux

Projet de loi C-26 : Modifications à la Loi sur les transports au Canada
Selon les initiatives mises en œuvre en vertu de son cadre stratégique sur les transports de 2003, intitulé *Droit devant – Une vision pour les transports au Canada*, le gouvernement du Canada a présenté des modifications à la *Loi sur les transports au Canada* (projet de loi C-26) au Parlement, en février 2003. Le projet de loi contenait une série de modifications à la *Loi sur les transports au Canada* visant à préciser les dispositions relatives au cadre du marché de la loi. Il comportait également un projet de nouvelle *Loi sur VIA Rail Canada* confirmant le mandat actuel de VIA Rail. Le projet de loi C-26 n'avait pas fait l'objet d'une lecture finale avant la clôture de la session du Parlement en novembre 2003. Les modifications proposées seront révisées selon les remarques formulées au Comité permanent des transports dans le cadre des audiences consacrées au projet de loi et des consultations subséquentes. On prévoit qu'un nouveau projet de loi sera présenté au cours de 2004-2005.

Transport intermodal de marchandises
En 2003-2004, Transports Canada a mené des consultations auprès des administrations provinciales et municipales, des expéditeurs, des transporteurs, des membres des milieux universitaires et d'autres experts en la matière, afin d'améliorer les connaissances du Ministère relativement au réseau canadien de transport intermodal de marchandises et de déterminer les obstacles ayant une incidence sur son efficacité. On analyse actuellement les résultats des consultations dans le but d'élaborer un cadre stratégique relatif au transport intermodal de marchandises. Cette question fera l'objet d'un autre rapport d'étape dans le rapport ministériel sur le rendement de 2004-2005.

Accessibilité du réseau de transport national
Le gouvernement fédéral contribue, par le biais de sa politique en matière de transports, à appuyer un réseau de transport accessible dépourvu d'obstacles indus à l'égard des personnes handicapées et d'autres personnes ayant des besoins particuliers. À cet égard, le Ministère à mis en œuvre trois activités et initiatives clés liées au secteur bénévole, la campagne de sensibilisation au Code de pratique des autocaristes, de même que le site Web Voyage accessible:

- À la suite des recommandations formulées par le Comité consultatif du ministre sur le transport accessible, on s'est efforcé d'améliorer le **partenariat avec le secteur bénévole**. Cette initiative s'est reflétée dans le parrainage d'un atelier sur les voyages en compagnie d'un animal d'assistance qui a réuni des transporteurs, des exploitants, des utilisateurs et des entraîneurs professionnels d'animaux d'assistance. De plus, le Ministère a collaboré avec le secteur bénévole afin d'aider l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien à élaborer un module de formation en ligne expressément destiné à perfectionner les compétences et les connaissances des membres du personnel de sécurité des aéroports en ce qui a trait au contrôle des voyageurs handicapés.

- La **campagne de sensibilisation au Code de pratique des autocaristes** est terminée. Le Ministère, de concert avec l'Association canadienne de l'autobus, a élaboré du matériel de sensibilisation du public, notamment des brochures, des affiches et des signets, et l'a distribué à l'industrie des autobus, aux gouvernements provinciaux et territoriaux et au secteur bénévole. On évaluera les conséquences de cette campagne en 2004-2005.

- Le gouvernement du Nunavut a signé un protocole d'entente officiel appuyant le **site Web Voyage accessible (VA)**, et a ainsi porté le total de partenaires à huit provinces et trois territoires. En outre, on a amélioré les renseignements sur le transport terrestre local affichés sur le site de VA, de sorte que celui-ci compte au-delà de 600 services de transport à l'intention des usagers. Le site de VA fournit aux voyageurs handicapés des renseignements sur les services de transports accessibles offerts dans l'ensemble du Canada, comporte des liens vers des renseignements sur les ressources en matière de voyages et les politiques du gouvernement et constitue un intermédiaire qui permet au public de déposer des plaintes ou de demander de l'information touchant les transports accessibles. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : www.accesstotravel.gc.ca/main-f.asp.

Accord général sur le commerce des services de l'OMC
Transports Canada continue de participer activement aux négociations commerciales bilatérales, plurilatérales et multilatérales du Canada. En ce qui a trait à la ronde actuelle de négociations multilatérales de Doha au sein de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), Transports Canada joue un rôle clé dans le cadre de la négociation de services, en vertu de l'Accord général sur le commerce des services. En avril 2003, l'offre conditionnelle initiale du Canada a été rendue publique en même temps qu'elle a été transmise aux membres de l'OMC. L'offre comporte de nouveaux engagements dans les secteurs des services de transport maritime international et des services maritimes auxiliaires, de même que des améliorations touchant les services de transport routier. De plus, en février 2004, Transports Canada a mis en œuvre de

vastes consultations, afin de préciser la stratégie du Canada dans le secteur des services de transport, en vue des négociations de l'Accord général sur le commerce des services en cours, ainsi que d'autres négociations commerciales prévues.

Transport aérien

Aide financière à court terme pour l'industrie canadienne du transport aérien

En juillet 2003, compte tenu des obstacles sans précédent auxquels l'industrie du transport aérien a fait face au cours des dernières années (syndrome respiratoire aigu sévère, guerre en Irak, attentats du 11 septembre, situation d'Air Canada), le gouvernement du Canada a annoncé une aide financière à court terme de l'ordre de 80 millions $ à l'intention des administrations aéroportuaires.

Les administrations qui versent un loyer ont bénéficié d'une réduction d'au moins 10 % à ce chapitre pendant 24 mois, à compter du 1er juillet 2003, et de déductions plus importantes selon la baisse du nombre de voyageurs subie entre avril 2002 et avril 2003. La réduction de loyer sera recouvrée, sans intérêt, sur une période de 10 ans à compter de 2006. Les administrations aéroportuaires qui ne paient pas encore de loyer, mais qui devront verser au moins un paiement au titre des biens meubles entre le 1er juillet 2003 et le 30 juin 2005 peuvent reporter leurs deux prochains versements annuels.

Les mesures de report de loyer des aéroports ont permis, et continueront de permettre, aux administrations aéroportuaires de réaliser des économies importantes, de sorte qu'elles sont en mesure de surmonter efficacement les difficultés dans le secteur du transport aérien et de fournir une infrastructure aéroportuaire sûre et fiable aux transporteurs et aux voyageurs.

Voici un aperçu des frais de loyer reportés par administration aéroportuaire :

(milliers $)	**2003-2004**	**2004-2005**	**2005-2006**	**Total**
Loyer *				
Toronto	15 280	21 027	5 257	41 564
Vancouver	7 441	10 405	2 682	20 528
Calgary	1 777	2 442	621	4 840
Montréal	820	1 065	294	2 179
Ottawa	857	1 169	298	2 324
Halifax	266	429	110	805
Winnipeg	283	383	97	763
Victoria	85	112	28	225
Loyer total	***26 809***	***37 032***	***9 387***	***73 228***
Biens meubles				
Regina	144	144		288
Saskatoon	178	178		356
St. John's	399	399		798
London	258	258		516
Québec	321	321		642
Thunder Bay	581	581		1 162
Moncton		545	545	1 090
Charlottetown		201	201	402
Saint John		227	227	454
Gander		487	487	974
Fredericton		266	266	532
Total, biens meubles	***1 881***	***3 607***	***1 726***	***7 214***
Total, programme	***28 690***	***40 639***	***11 113***	***80 442***

* L'aéroport d'Edmonton a refusé de participer au programme de report de loyer.

Assurance des risques de guerre dans l'industrie du transport aérien à l'intention des aéroports canadiens

À la suite des attaques terroristes perpétrées contre les États-Unis, les compagnies d'assurances ont annulé l'assurance contre les risques de guerre pour les aéroports et les transporteurs aériens du Canada, NAV CANADA, la Corporation de sécurité de transport aérien (qui est maintenant connu sous le nom de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien) et d'autres fournisseurs de services aériens. À titre de mesure provisoire, la gouverneure en conseil a autorisé le ministre des Transports à verser une indemnité au titre de l'assurance des risques de guerre dans l'industrie du transport aérien (le programme d'indemnisation a depuis été prolongé jusqu'à la fin de 2004). Le programme d'indemnisation contribue au rétablissement à court terme de l'industrie canadienne du transport aérien en fournissant une assurance sur le recours des tiers stable et viable en cas de guerre, et en favorisant ainsi la stabilité et la continuité des affaires et en maintenant la position concurrentielle de l'industrie du transport aérien du Canada.

Transports Canada a pris l'engagement de collaborer avec le secteur de l'assurance, l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'industrie du transport aérien à l'examen d'autres options et à la recherche d'une solution à long terme à cette situation, afin d'offrir aux Canadiens des services abordables et fiables de transport.

Modifications au Règlement sur les systèmes informatisés de réservation canadiens

Le Règlement sur les systèmes informatisés de réservation canadiens est entré en vigueur le 6 juin 1995. À l'époque, les systèmes informatisés de réservation et les agents de voyage constituaient les principaux intermédiaires pour la distribution et la vente des services de transport aérien des compagnies aériennes. Depuis 1995, des réseaux de distribution de rechange, notamment Internet, ont vu le jour.

À la suite de vastes consultations, y compris une audience publique, le gouvernement a adopté des modifications au Règlement qui devaient entrer en vigueur en 2004. Le Règlement modifié illustre la volonté du gouvernement fédéral d'établir un système plus déréglementé qui permet toujours de protéger les intérêts des passagers aériens et de favoriser l'accroissement de la concurrence dans le secteur du transport aérien.

Surveillance continue de l'industrie du transport aérien

Transports Canada surveille de façon continue l'industrie canadienne et internationale du transport aérien. Dans le cadre d'une initiative conjointe du gouvernement et de l'industrie, les transporteurs aériens qui desservent le Canada présentent des données à Transports Canada par le biais de deux interfaces Web, ce qui réduit les frais de communication de données des compagnies aériennes et améliore l'opportunité et l'accessibilité des statistiques sur le transport aérien à des fins de prise de décisions. La surveillance de l'industrie du transport aérien englobe la circulation des voyageurs et des marchandises, les points desservis, les modifications apportées aux services offerts au public par les principaux transporteurs aériens du Canada, de même que les considérations financières. La protection judiciaire dont jouit Air Canada, en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*, depuis avril 2003, par exemple, a eu des conséquences sur l'ensemble du secteur canadien du transport aérien; en outre, on surveille de près la situation d'Air Canada.

Transport maritime

Examen de la Loi maritime du Canada

Après consultation auprès du secteur privé et des intervenants gouvernementaux, le ministre des Transports a achevé un examen juridique de la *Loi maritime du Canada*, qui a ensuite été déposé au Parlement en juin 2003. On peut consulter le rapport d'examen sur le site suivant : www.tc.gc.ca/pol/fr/transport_maritime/lmc_rapport.htm

Le secteur maritime évolue rapidement et les questions qui surgissent sont complexes. Des recherches et des analyses susceptibles d'avoir des conséquences sur la *Loi maritime du Canada* se poursuivent. D'autres secteurs font l'objet de recherches plus approfondies, notamment l'accroissement des dépenses consacrées à la sécurité portuaire par les États-Unis, la compétitivité des administrations portuaires canadiennes et l'évolution des tendances des marchés maritimes. Transports Canada rendra compte des mesures découlant de l'examen de la *Loi maritime du Canada* et des recherches connexes qui se poursuivront au cours des prochaines années.

Étude sur les avantages de l'industrie maritime

En 2003, Transports Canada a mis en œuvre l'étude sur les avantages de l'industrie maritime, une initiative conjointe de l'industrie et du gouvernement visant à évaluer l'incidence du transport maritime sur l'ensemble de l'économie canadienne. Le but de l'étude consiste à assurer une meilleure connaissance des conséquences et des avantages économiques de l'industrie canadienne de transport maritime. De plus, elle permet à Transports Canada de renforcer sa relation avec des intervenants clés de l'industrie maritime et de se tenir au fait des questions importantes pour celle-ci. Les résultats de l'étude feront l'objet de rapports au cours des prochaines années.

Loi sur la responsabilité en matière maritime

En janvier 2003, le Ministère a publié un rapport au sujet d'une proposition visant un nouveau régime d'assurance obligatoire des passagers en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. On peut consulter le rapport sur le site suivant : www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/maritime/rcpi.htm. En août 2003, à la suite de consultations auprès des intervenants de l'industrie, des gouvernements provinciaux et d'autres ministères et organismes fédéraux, on a annoncé que le régime d'assurance obligatoire des passagers serait adapté de manière à tenir compte des préoccupations des divers segments de l'industrie et à protéger les voyageurs en cas de blessure ou de décès (consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2003/03-h085f.htm

Le nouveau règlement est en cours d'élaboration.

Transport terrestre

Transport et manutention des grains

Compte tenu des engagements pris en 2000, le gouvernement du Canada a recruté un surveillant indépendant chargé de rendre compte du rendement du système de manutention et de transport

du grain de l'Ouest. Le programme de surveillance permet au gouvernement et aux intervenants de suivre le rendement du système. Le rapport de la campagne agricole de 2002-2003 (se terminant le 31 juillet 2003), publié en avril 2004, met en relief le rendement et les obstacles auxquels fait face le système canadien de transport et de manutention du grain. Par exemple, on y souligne que la sécheresse qui a frappé la région des Prairies en 2002 a eu des conséquences néfastes sur la production de grain, de même que sur le système de manutention et de transport de grain. À ce jour, le gouvernement n'a mis en œuvre aucune initiative à la suite du programme de surveillance. Vous trouverez le rapport de 2002-2003 en ligne à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fr/chemins_de_fer/surveillance/menu.htm.

Libéralisation de l'industrie nationale de l'autobus/autocar

Le Ministère a examiné minutieusement les recommandations du rapport publié en décembre 2002 par le Comité permanent du Sénat sur les transports et les communications au sujet de la libéralisation de l'industrie canadienne des autobus interurbains. La progression vers un consensus fédéral-provincial relatif à la libéralisation de la réglementation des autobus interurbains, tel que recommandé par le comité sénatorial, s'effectue lentement et Transports Canada ne prévoit pas de mesures fédérales touchant ce secteur dans un avenir immédiat. Cependant, les engagements continus de Transports Canada à l'égard de l'harmonisation des normes de sécurité des transporteurs routiers et de l'accessibilité des transporteurs prennent en compte bon nombre de questions liées à la sécurité et à l'accessibilité soulevées par le comité.

ALENA-SNTT

Afin d'appuyer l'harmonisation des normes de transport routier à l'échelle de l'Amérique du Nord, Transports Canada continuera de soutenir les efforts du Sous-comité des normes relatives au transport terrestre (SNTT) de l'ALENA. Cette année (2004) marque le dixième anniversaire de l'ALENA et de la mise sur pied du SNTT. Pendant les dix années où le Ministère a coprésidé le sous-comité; les normes et les règlements en matière de transport terrestre sont devenus plus compatibles sur un certain nombre de plans. De plus, le SNTT a rationalisé avec succès ses activités au cours des dernières années, de manière à établir une tribune trilatérale plus efficace axée sur l'examen de questions touchant l'harmonisation du transport terrestre.

Services ferroviaires voyageurs

En 2003, VIA Rail a transporté 3,789 millions de passagers et produit des recettes de 250,3 millions $, ce qui représente une diminution de 192 000 passagers (4,8 %) et de 20,5 millions $ (8,9 %) par rapport à l'année précédente. Au cours de 2003, l'ensemble de l'industrie canadienne du voyage, y compris VIA Rail, a subi les conséquences néfastes de la flambée du syndrome respiratoire aigu sévère. La baisse de recettes de VIA concordait avec la diminution signalée par d'autres transporteurs de passagers et le secteur du tourisme. La panne générale qui a touché l'Ontario, en août 2003, la guerre en Irak, les feux de forêt en Colombie-Britannique, l'ouragan qui a frappé les Maritimes et l'augmentation de la valeur du dollar canadien constituent d'autres facteurs qui ont eu une incidence néfaste.

Pour de plus amples renseignements au sujet du rendement de VIA Rail, consultez les rapports annuels de la société affichés sur le site suivant : www.viarail.ca/entreprise/fr_entr_viar.html.

Chemins de fer autres que ceux de VIA Rail
Afin d'appuyer un transport ferroviaire passagers sûr, fiable et viable dans les régions et les sites éloignés, Transports Canada gère un programme de soutien financier à l'égard des chemins de fer autres que ceux de VIA Rail. Le ministre des Transports a conclu des accords de contribution avec trois sociétés de chemins de fer en vue d'exploiter des services ferroviaires passagers dans ces régions. Il s'agit des seuls services de transport ferroviaire passagers autres que ceux de VIA Rail au Canada; ils sont exploités par les sociétés suivantes :

- Chemin de fer Québec North Shore et Labrador (chemin de fer QNS&L), entre Sept-Îles et Labrador City/Schefferville.
- Algoma Central Railway Inc. (ACRI), entre Sault Ste. Marie et Hearst.
- Commission de transport Ontario Northland (CTON), entre Toronto et North Bay.

En 2003-2004, Transports Canada a versé 2,2 millions $ au chemin de fer QNS&L, 2,1 millions $ à ACRI et 2,5 millions $ à la CTON.

Une évaluation effectuée en 2003 a permis de conclure que les services de transport ferroviaire passagers autres que ceux de VIA Rail étaient sûrs, que les voyageurs étaient généralement satisfaits des services et des prix, que la plupart des usagers savaient que le gouvernement du Canada affectait des fonds aux services et que ceux-ci connaissaient des pertes d'exploitation continues malgré la contribution fédérale. Les responsables de l'évaluation ont expressément recommandé que l'on annule la contribution financière destinée à la CTON puisque celle-ci ne desservait pas de collectivités éloignées. Transports Canada prévoit demander des directives et du financement du gouvernement du Canada, pour les besoins de services ferroviaires en régions éloignées, au cours des exercices 2005-2006 à 2008-2009.

2. Infrastructures

Des infrastructures de transport modernes sont indispensables pour permettre la libre circulation des passagers et des marchandises. Transports Canada assume un rôle névralgique pour créer un climat propice aux investissements dans les infrastructures de transport. À titre individuel et de concert avec Infrastructure Canada et d'autres intervenants, le Ministère continue de se faire le défenseur des investissements stratégiques dans le réseau de transport du Canada. Voici des exemples d'initiatives mises en œuvre au cours de 2003-2004 afin d'appuyer des infrastructures de transports efficaces au Canada.

Transport terrestre

Programme stratégique d'infrastructures routières
Le gouvernement du Canada travaillera avec les provinces et les territoires à déterminer les sections du réseau routier national qui, en raison d'une circulation et d'activités commerciales croissantes, requièrent une attention immédiate. Dans le Budget de 2000, on s'est engagé à améliorer l'économie et la qualité de vie des Canadiens, en investissant jusqu'à 600 millions $, sur une période de cinq ans, dans les infrastructures routières du Canada. En avril 2001, le ministre des Transports a annoncé le Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR),

qui comporte un volet lié à la construction de routes d'une valeur de 500 millions $ et un volet axé sur l'intégration du réseau national de 100 millions $, dont 65 millions $ sont affectés aux frontières internationales, en vertu des Initiatives de transport aux passages frontaliers, 5 millions $, à la planification des transports et aux initiatives d'intégration des modes de transport et 30 millions, aux initiatives axées sur les systèmes de transports intelligents. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm.

Volet de construction routière du PSIR

En vertu du volet de construction routière du PSIR, on a mis au point une formule d'allocation en vue d'affecter les 485 millions $ accessibles aux provinces et aux territoires. Cette formule consiste normalement en un montant minimal de 4 millions $ par territoire de compétence, auquel s'ajoute une somme basée sur la population et un ratio de coûts partagés à parts égales. Le financement est accordé sous réserve des résultats d'une évaluation environnementale conforme aux exigences de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

En 2003-2004, Transports Canada a consacré environ 56 millions $ à des projets d'amélioration des routes qui favorisent la circulation efficace et sans danger des personnes et des marchandises et appuient le commerce et le développement économique, de même que le transport durable. On a annoncé trente-trois projets d'amélioration de routes en vue de reconstruire, d'améliorer et d'élargir à quatre voies des routes équivalant à environ 188,4 kilomètres du réseau routier national. Ces projets permettent aux Canadiens et aux visiteurs d'économiser du temps et de l'argent, en réduisant le temps consacré aux déplacements et leurs frais d'entretien de véhicule. Après près de deux ans de négociations, les gouvernements du Québec et de l'Ontario ont conclu des accords de contribution en août et en novembre 2003, respectivement. Des accords ont maintenant été conclus avec l'ensemble des provinces et des territoires.

En 2003, on a annoncé des projets d'amélioration de l'autoroute transcanadienne en Colombie-Britannique (contribution fédérale de 122,4 millions $), en Alberta (contribution fédérale de 6,2 millions $), en Saskatchewan (contribution fédérale de 8,7 millions $), au Manitoba (contribution fédérale de 7,5 millions $) et dans la région de Terre-Neuve et du Labrador (contribution fédérale de 6,4 millions $). Des projets choisis parmi ceux-ci et d'autres projets liés au PSIR feront l'objet d'une évaluation à la fin du programme, en 2007.

Le PSIR perpétue la longue tradition du gouvernement du Canada en matière de financement routier qui a débuté il y a plus de 80 ans. Transports Canada a investi plus de 1,9 milliard $ entre 1993 et 2004 pour améliorer les routes qui constituent le réseau routier national du Canada et qui s'étendent sur 24 400 kilomètres. Le Ministère a aussi investi dans l'infrastructure liée au transport par le biais de programmes tels que le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et le Fonds sur l'infrastructure frontalière.

Initiatives de transport aux passages frontaliers du PSIR

Le gouvernement du Canada participe à un certain nombre d'initiatives ayant trait au passage frontalier commercial le plus occupé du Canada, c'est-à-dire, celui de Windsor (Ontario), qui, en 2002, a été emprunté par 25 % des camions à destination des États-Unis, ce qui représente en moyenne plus de 9 500 camions par jour. Ce trafic, conjugué aux retards occasionnés par

l'inspection à la frontière, a entraîné une congestion importante dans les rues de Windsor. Afin de régler ce problème, le gouvernement a entrepris plusieurs initiatives au cours de 2003-2004.

Des progrès appréciables ont été accomplis dans le cadre du processus continu de planification des transports binationaux de la région de Windsor-Détroit. Le processus se déroule sous les auspices du partenariat Canada-États-Unis sur la frontière entre l'Ontario et le Michigan. Une étude de faisabilité et de planification des besoins, achevée en janvier 2004, a révélé la nécessité d'accroître la capacité du passage frontalier entre Windsor et Détroit d'ici 10 à 15 ans. De plus, le rapport d'étude a défini les éléments possibles d'une stratégie visant à répondre aux besoins en matière de transports au cours des 30 prochaines années. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : www.partnershipborderstudy.com/fre/.

Quatre projets, annoncés conjointement par les gouvernements du Canada et de l'Ontario au cours de l'été de 2003, ont été entièrement mis en œuvre en vue d'améliorer immédiatement la gestion de la circulation le long du chemin Huron Church, selon une contribution fédérale de 440 000 $. Ces projets ont donné lieu à une amélioration de l'efficacité de la circulation sur la voie d'accès principale du pont Ambassador. Seize autres projets touchant des passages frontaliers vont bon train au Québec et en Colombie-Britannique. Une fois achevés, ces projets entraîneront une amélioration de la mobilité et de l'efficacité des transports, de la productivité, de la sécurité et de la sûreté des voyageurs et des marchandises. On évaluera la réussite de certains projets liés aux passages frontaliers à la fin du programme, en 2007, par le biais d'une analyse rétrospective qui révélera la réalisation des avantages prévus de celui-ci.

Systèmes de transports intelligents (STI)
En vertu du PSIR, 30 millions $ sont affectés aux systèmes de transports intelligents (STI); à ce jour, quelque 9 millions $ ont été utilisés ou engagés. Les technologies de STI comportent des applications intégrées en matière de traitement de données, de communications et de détection liées aux infrastructures et aux activités de transports, qui appuient l'efficacité, la sécurité, la sûreté et la durabilité des systèmes de transports. Le document intitulé *Un plan des systèmes de transports intelligents pour le Canada : En route vers la mobilité intelligente* (publié en novembre 1999) fait état du plan stratégique du gouvernement fédéral visant à stimuler l'élaboration et la mise en œuvre de STI.

Cinq projets cofinancés par Transports Canada et axés sur la mise en œuvre et sur l'intégration de STI ont été achevés; 12 autres seront terminés d'ici le 31 mars 2006. Les accords à cet égard ont entraîné l'établissement de partenariats entre tous les ordres de gouvernement, le secteur privé et les milieux universitaires et ont contribué à l'atteinte des buts communs liés à un réseau de transports sûr, efficace et durable, par le biais des résultats des projets, notamment un logiciel visant à fournir aux intervenants autorisés des renseignements touchant les marchandises dangereuses à bord des navires, l'amélioration des mécanismes de péage électronique en vue de l'intégration d'un transpondeur destiné au paiement commun, de même que l'évaluation de l'efficacité de la technologie d'évitement des collisions en vue d'une utilisation à bord des autobus scolaires. De plus, Transports Canada négocie activement des accords de contribution avec plusieurs provinces et territoires relativement à des projets généraux de mise en œuvre qui prennent en compte les priorités provinciales et territoriales en matière de STI.

En vertu de l'initiative des Systèmes d'information météoroutiers, Transports Canada négocie énergiquement avec plusieurs provinces et territoires relativement à l'acquisition et à l'installation de stations de capteurs environnementaux appuyant l'élaboration d'un réseau dans l'ensemble du Canada. En outre, deux études touchant l'exploitation de véhicules commerciaux ont été réalisées. On utilisera leurs résultats pour évaluer les prochaines étapes dans le cadre de l'élaboration d'un éventuel réseau national relatif à l'exploitation de véhicules commerciaux dans le but d'améliorer la sécurité et l'efficacité globales de la circulation des marchandises au Canada.

Le Ministère poursuit la mise en oeuvre du plan de recherche et développement (R et D) lié aux STI, intitulé *Innover par l'établissement de partenariats* et publié en mai 2003, et qui constitue l'un des piliers fondamentaux de la stratégie en matière de STI du Canada. Le but du plan de R et D lié aux STI consiste à accélérer la commercialisation des connaissances et l'adoption de la technologie dans le secteur des STI. À l'aide de partenariats avec tous les ordres de gouvernement, le secteur privé et les milieux universitaires, on vise les secteurs suivants : transport urbain, sécurité, sûreté et facilitation du commerce, environnement, ainsi que fondements et innovation. Les projets sont financés par le biais d'accords de contribution, de marchés, ainsi que d'ententes bilatérales entre le gouvernement fédéral et les provinces et les territoires. Dix marchés ont été attribués en janvier 2004; en outre, on négocie actuellement des ententes bilatérales en matière de R et D avec les provinces et les territoires, en vue de la mise en œuvre de projets de R et D selon l'objectif visé sur le plan de la portée des études.

Transports Canada a entrepris un certain nombre de projets liés aux STI en vertu de la déclaration sur la frontière intelligente. En avril 2004, le Ministère a annoncé la publication d'une demande de partenariats, de concert avec le ministère des Transports de l'Ontario, en vue de l'élaboration d'un plan d'action relatif à l'établissement de STI aux passages frontaliers terrestres internationaux de l'Ontario. De plus, le Ministère codirige une initiative binationale, en collaboration avec les organismes frontaliers fédéraux du Canada et des États-Unis, de même que les ministères des Transports provinciaux et d'État, relativement à l'élaboration d'une architecture frontalière qui définira la circulation de l'information au niveau de chaque organisme et facilitera l'interopérabilité de la technologie utilisée aux passages frontaliers internationaux et aux abords de ceux-ci.

Pour de plus amples renseignements sur les STI, consultez le site suivant : www.its-sti.gc.ca/fr/menu.htm

Programme d'amélioration des routes – Nouveau-Brunswick

Le Programme d'amélioration des routes a été approuvé en 1987 et a pris fin le 31 mars 2004. Ce programme a permis d'affecter 637 millions $ aux autoroutes du Nouveau-Brunswick, et notamment une contribution fédérale totale de 358 millions $ destinée à la construction, au renforcement et à l'amélioration de certains liens routiers et de routes de la province. Trois projets ont été achevés au cours de l'automne de 2003 : élargissement à quatre voies d'une section de 7,2 kilomètres de l'autoroute transcanadienne allant de la frontière du Québec à Saint-Jacques, ouverture de la rocade de Tracadie-Sheila sur l'autoroute 11 et ouverture d'une section à quatre voies de l'autoroute transcanadienne de 25 kilomètres dans le Nord-Ouest du Nouveau-Brunswick. Ces projets entraînent une amélioration de la sécurité et de l'efficacité des

transports et favorisent le développement économique. On entreprendra bientôt une évaluation rétrospective du programme, afin d'évaluer si les avantages prévus de celui-ci ont ou non été réalisés.

Pour de plus amples renseignements au sujet du programme d'amélioration des routes du Nouveau-Brunswick, consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/programmes/surface/routes/nouveaubrunswick.htm.

Fonds sur l'infrastructure frontalière

Quelque 70 % du trafic transfrontalier de camions entre le Canada et les États-Unis passe par seulement six passages frontaliers situés à Windsor, à Sarnia, à Niagara Falls et à Fort Erie (Ontario), à Douglas (Colombie-Britannique) et à Lacolle (Québec). Le gouvernement du Canada a déterminé que l'amélioration de l'efficacité à ces passages frontaliers constituait une priorité. La majeure partie, mais non pas la totalité, des fonds disponibles par l'intermédiaire du Fonds sur l'infrastructure frontalière sera donc affectée à ces six emplacements. Transports Canada collabore étroitement avec Infrastructure Canada, afin de repérer des projets qui méritent d'être financés en vertu du Fonds sur l'infrastructure frontalière.

Ce Fonds vise à appuyer des initiatives du Plan d'action pour une frontière intelligente en contribuant à des projets qui réduisent la congestion aux frontières, facilitent le mouvement des biens et des services et accroissent la capacité de l'infrastructure à moyen terme. Il appuie également le plan d'action pour une frontière intelligente général approuvé par les gouvernements du Canada et des États-Unis. Il appuie également le Plan d'action pour une frontière intelligente à portée plus générale conclu entre les gouvernements du Canada et des États-Unis. Le Fonds constitue en outre un élément de la stratégie globale du gouvernement du Canada dont le but est de garantir que le pays dispose d'une infrastructure moderne qui appuie sa croissance économique. Le Fonds sur l'infrastructure frontalière s'ajoute aux initiatives de transport aux passages frontaliers liées au PSIR et fait l'objet d'un partage des coûts avec les bénéficiaires de financement.

En mai 2003, on a annoncé une contribution fédérale de 154 millions $ destinée à 14 projets visant à améliorer les passages frontaliers des régions de Niagara et de Sarnia. Les projets englobent diverses initiatives qui permettront de réduire la congestion à la frontière et d'accroître la capacité de l'infrastructure routière existante. Des accords de contribution ont maintenant été conclu avec les bénéficiaires de financement, et les travaux de construction ont commencé. En mars 2004, les trois ordres de gouvernement ont réaffirmé le financement fédéral de 150 millions $ destiné à l'amélioration du passage frontalier de Windsor. Il s'agit de la première étape importante dans le cadre de la stratégie intitulée « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex », qui permettra d'améliorer la sécurité routière, d'accélérer la circulation transfrontalière, de protéger et de renforcer l'emploi et la croissance à l'échelle locale et d'embellir les couloirs de transports. Des négociations sont en cours avec les bénéficiaires de financement relativement à des projets en Colombie-Britannique, en Saskatchewan et au Nouveau-Brunswick, qui représentent un total de 125 millions $. L'ensemble des négociations se déroulent comme prévu.

Pour de plus amples renseignements sur le Fonds sur l'infrastructure frontalière, consultez le site suivant : www.infrastructure.gc.ca/bif/index_f.shtml?menu32.

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique

Dans le budget de 2003, le gouvernement a annoncé l'ajout d'une somme de 2 milliards $ au Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) initialement annoncé dans le budget de 2001. Les investissements seront ciblés stratégiquement de manière à promouvoir la croissance durable et des collectivités concurrentielles en veillant à ce que les investissements illustrent les objectifs du gouvernement du Canada en matière de changement climatique, d'urbanisation, d'assainissement de l'eau, de commerce et d'innovation. Le Fonds demeurera axé sur des projets de grande envergure touchant des secteurs comme la qualité et l'accessibilité de l'eau, les couloirs commerciaux, la connectivité à large bande, la croissance urbaine durable et l'infrastructure du Nord. Un maximum de 10 %, c'est-à-dire, 200 millions $, du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique a été réservé pour les besoins de projets représentant une priorité nationale. Il s'agit de projets d'une importance nationale et qui exigent que le Canada assume un rôle de leadership. Tous les projets annoncés par Infrastructure Canada en sont à l'étape de la conception préliminaire, de l'évaluation environnementale ou des travaux de construction préliminaires. Nous ne sommes pas en mesure de rendre compte de résultats liés à la construction pour le moment.

Transports Canada collabore étroitement avec Infrastructure Canada afin de déterminer des projets qui méritent d'être financés en vertu du FCIS. En 2003-2004, 5 millions $ ont été consacrés à l'élargissement à quatre voies de l'autoroute 2 au Nouveau-Brunswick. De plus, des accords de contribution ont été conclu avec les gouvernements du Nouveau-Brunswick, du Québec, de l'Ontario, de la Saskatchewan et des Territoires du Nord-Ouest (730,5 millions $ en fonds fédéraux). Les négociations se déroulent d'une manière satisfaisante avec les provinces et les territoires en vue de la conclusion d'autres accords ayant trait à des projets de transports (575,5 millions en fonds fédéraux). Ces projets contribueront à la circulation efficace et à la sécurité des personnes, tout en stimulant le développement économique et l'expansion du tourisme.

Afin de prendre des mesures à l'égard de la congestion et d'inciter les navetteurs à utiliser les services de transport rapide urbain, on a annoncé d'autres projets au cours de 2003-2004 :

- Affectation de 25 millions $ à l'amélioration du réseau de système de transfert de Niagara Falls, en Ontario;
- Affectation de 352 millions $ à l'amélioration du réseau de transport en commun de Toronto, en Ontario;
- Affectation de 450 millions $ à un réseau de transport rapide urbain à Vancouver, en Colombie-Britannique.

Tous les projets visent à améliorer l'accessibilité, l'efficacité et la capacité des réseaux de transport en commun du Canada. Ces réseaux améliorés contribueront à réduire le temps consacré aux déplacements et accroîtront la fiabilité, la sécurité et l'accessibilité à l'intention des navetteurs; en outre, ils auront une incidence à long terme favorable sur l'environnement, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

Pour de plus amples renseignements au sujet du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, consultez le site suivant : www.infrastructure.gc.ca/csif/index_f.shtml?menu33.

Ponts nationaux et internationaux
Transports Canada verse une subvention annuelle régulière d'environ 35 millions $ pour l'exploitation et l'entretien des ponts de la région de Montréal qui enjambent la Voie maritime. Ces ponts revêtent une importance névralgique pour l'économie de Montréal et offrent un lien commercial clé vers le Canada atlantique, entre le Québec et l'Ontario et les marchés des États-Unis. Le Ministère verse également une subvention annuelle de 52 millions $ (qui est indexée sur l'indice des prix à la consommation) au titre de l'exploitation du pont de la Confédération, afin de respecter l'obligation constitutionnelle du Canada à l'égard de l'Île-du-Prince-Édouard. Cette subvention contribue à l'exploitation du pont, afin d'assurer le transport continuel et efficace des personnes et des marchandises à longueur d'année, entre l'Î.-P.-É. et le continent.

Transports Canada collabore avec les compétences responsables des ponts afin de mettre en oeuvre des mesures de sécurité accrues touchant divers ponts internationaux. Le Ministère continue de jouer un rôle de dirigeant dans les discussions avec les autorités américaines en vue d'améliorer la sécurité des infrastructures de ponts internationaux clés. Au cours de la période de rapport 2003-2004, Transports Canada a élaboré un guide de « pratiques optimales » axées sur la sécurité aux passages frontaliers internationaux. De plus, on contribue à l'amélioration de certains ponts par le biais du Fonds sur l'infrastructure frontalière.

Pour de plus amples renseignements sur les activités de Transports Canada visant à appuyer l'infrastructure des ponts du Canada, consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/programmes/surface/ponts/menu.htm.

Cession de terres excédentaires de la Voie maritime du Saint-Laurent
En mars 2002, Transports Canada a signé une entente avec la Société immobilière du Canada en vue de céder 177 propriétés excédentaires de la Voie maritime qui n'étaient plus essentielles à l'exploitation de celle-ci. En date du 31 mars 2004, 104 propriétés ont été cédées, tandis que le reste de l'inventaire des actifs de la Voie maritime a été conservé comme élément viable, efficace, sûr et fiable des infrastructures de transport du Canada.

Association mondiale de la route
En octobre 2003, une *mission commerciale d'Équipe Canada*, dirigée par Transports Canada et composée de quelque 175 Canadiens, a participé au XXII^{e} Congrès mondial de la route, à Durban, en Afrique du Sud. La participation du Canada au Congrès, tenu tous les quatre ans, visait à promouvoir l'industrie canadienne des routes et du transport. L'Association mondiale de la route, une organisation internationale de transport routier créée en 1909, avait organisé l'événement. La *mission commerciale d'Équipe Canada* a assuré une excellente représentation au Canada à titre de pays, a permis aux sociétés canadiennes d'accroître leurs relations au niveau international et a offert aux spécialistes canadiens des routes et des transports la possibilité d'échanger leurs points de vue sur les plus récentes technologies mises au point dans le monde entier.

Pour de plus amples renseignements sur la participation du Canada au Congrès de l'Association mondiale de la route, consultez le site www.cnc-piarc-aipcr.ca/fr/piarc_defaut.htm.

Transport aérien

Examen de la politique des loyers des aéroports nationaux

Transports Canada a terminé son examen exhaustif de la politique des loyers des aéroports nationaux visant à déterminer si les loyers versés au gouvernement fédéral par les administrations aéroportuaires étaient ou non fondés sur une politique publique sensée. Outre la proportion et l'équité des loyers, l'examen a permis d'analyser l'incidence des loyers des aéroports sur la viabilité du secteur national du transport aérien et d'établir une comparaison entre le cadre de transfert canadien et l'expérience de pays étrangers.

On met actuellement la dernière main aux recommandations découlant de l'examen.

Loi sur les aéroports du Canada

La *Loi sur les aéroports du Canada* a été déposée au Parlement en mars 2003, à titre de projet de loi C-27. Le projet de loi visait à améliorer la responsabilisation des exploitants d'aéroports en accroissant la transparence et en assurant une gestion plus efficace et moderne et une communication opportune. Le projet de loi C-27 n'avait pas atteint l'étape de la lecture finale au Parlement au moment de la clôture de la session parlementaire, en novembre 2003.

On prévoit que des consultations supplémentaires auprès des intervenants seront mises en oeuvre, avant qu'une décision soit prise en vue de présenter à nouveau un projet de loi sur les aéroports.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

Transports Canada s'est engagé à améliorer la sécurité des aéroports admissibles par l'entremise du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), dont l'objectif consiste à s'assurer que les préoccupations en matière de sécurité sont dûment prises en considération et que les aéroports peuvent être exploités en toute sécurité conformément aux règlements connexes. Les aéroports peuvent demander le financement des projets d'immobilisations qui ont un rapport avec la sécurité, la protection des actifs et la baisse des charges d'exploitation. Pour être admissible, un aéroport doit traiter des vols passagers réguliers, satisfaire aux critères de certification des aéroports et ne pas appartenir au gouvernement du Canada.

Au cours de 2003-2004, Transports Canada a transféré un total de 32,2 millions $ destiné à 63 projets touchant 47 aéroports. Trois projets ont été financés d'une manière urgente, afin de régler des préoccupations immédiates liées à la sécurité. On a constaté que les projets appuyés par le PAIA avaient des conséquences sur les aéroports, en contribuant à maintenir et à améliorer la sécurité, à accroître la durée utile des biens et à réduire les frais d'exploitation. Les projets contribuent également au développement durable, de même qu'à l'efficacité du transport à destination et au départ des petites collectivités.

En décembre 2003, Transports Canada a terminé une vérification combinée de la gestion de programmes et de projets particuliers. Cette vérification a révélé que le PAIA faisait l'objet

d'une gestion adéquate et que les Canadiens obtenaient la meilleure valeur possible par l'intermédiaire de ce programme. On peut consulter les résultats de la vérification en direct sur le site www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/2003/1577-03-001/menu.htm.

Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports
Transports Canada a terminé son étude de la viabilité financière des aéroports régionaux et des petits aéroports. L'étude visait à déterminer les facteurs systémiques et fondamentaux ayant une incidence sur la viabilité financière.

Plus de 93 aéroports ont fait l'objet d'une enquête dans l'ensemble du pays. Les responsables d'environ 70 % de ceux-ci ont répondu au questionnaire. Conformément à son engagement à communiquer les résultats aux parties intéressées avant l'achèvement de son rapport, Transports Canada a présenté un projet de rapport aux gouvernements provinciaux et territoriaux, de même qu'aux principaux intervenants, à des fins de commentaires.

On prévoit que le rapport final sera diffuse globalement au cours de 2004.

Programme de cession d'aéroports qui n'appartiennent pas au Réseau national des aéroports
Transports Canada s'est engage à céder 136 aéroports régionaux et locaux et petits aéroports qui ne font pas partie du Réseau national des aéroports (RNA). Grâce à la cession de ces aéroports régionaux et de ces petits aéroports à des intérêts locaux, les aéroports seront exploités d'une manière plus concurrentielle et commerciale et mieux adaptés aux besoins des utilisateurs et des collectivités et contribueront à la saine gestion du réseau d'aéroports secondaires. En vertu de la Politique nationale des aéroports, Transports Canada demeure responsable de tous les aspects de la sûreté du transport aérien au Canada. Bien que le Ministère cède les opérations aéroportuaires, il conserve son rôle à titre d'organisme chargé de la réglementation sur la sûreté.

En 2003-2004, on a mis en oeuvre une évaluation du programme de cession des aéroports qui n'appartiennent pas au RNA (qui sera terminé au cours de 2004). Voici les résultats préliminaires de l'évaluation :

- Le programme de cession d'aéroports qui n'appartiennent pas au RNA a permis de céder la plupart des aéroports extérieurs au RNA, tel que prévu et selon un échéancier raisonnable, compte tenu du nombre de cessions, ainsi que de la diversité et de la complexité des questions à régler par le biais d'un processus de négociation (en date du 31 mars 2004, 125 des 136 aéroports extérieurs au RNA initiaux avaient été cédés).

- La cession a permis d'accroître certains aspects de la capacité des aéroports de fonctionner d'une manière plus commerciale et rentable, en particulier la capacité des administrations aéroportuaires de prendre des décisions plus rapides et de produire des revenus plus hétérogènes.

- Dans la plupart des cas, la cession a accru la sensibilisation des administrations aéroportuaires aux besoins locaux, de même que leurs relations avec les groupes des collectivités. Les exploitants des aéroports ont affirmé qu'ils étaient plus en mesure d'adapter les activités, les tarifs et le niveau de service aux besoins locaux, mais que leur

capacité était restreinte par certains facteurs, notamment leur dépendance à l'égard des transporteurs aériens et des frais d'immobilisations importants.

Transport maritime

Traversiers

Le programme en matière de traversiers du gouvernement du Canada appuie les collectivités éloignées, assure des liens essentiels avec d'autres modes de transport et permet de respecter des engagements constitutionnels lies à la prestation de services de traversiers entre les provinces.

Transports Canada gère deux programmes continues de subventions relativement aux services de traversiers du Canada atlantique et de la Région du Pacifique. Une subvention versée au gouvernement de la Colombie-Britannique permet d'assurer une liaison continue avec le réseau national de transport terrestre du continent à partir de diverses régions et régions isolées de la province. Des contributions affectées aux services de traversiers et de transport côtier de passagers et de marchandises au Canada atlantique garantissent des services de traversiers sûrs et fiables entre l'île Wood (Île-du-Prince-Édouard) et Caribou (Nouvelle-Écosse), de même qu'entre Souris (Î.-P.-É.) et Cap-aux-Meules (Québec). Transports Canada possède les installations connexes et les navires essentiels à la prestation de ces services. Au cours de 2003-2004, le Ministère a achevé l'étape initiale d'un grand projet d'immobilisations à Cap-aux-Meules, axés sur la construction d'un nouveau terminal et d'une station d'attente pour les piétons, en vue d'intervenir à l'égard de préoccupations liées à la sécurité et à la sûreté, ce qui a représenté un coût d'environ 1,0 million $.

L'objectif global du programme relatif aux traversiers de Transports Canada consiste à établir un cadre commercial en vue de la prestation de services de transport maritime, en faisant davantage appel au secteur privé pour les besoins de l'exploitation des services de traversiers. Dans cette optique, Transports Canada a mis en œuvre un examen de ses traversiers et des terminaux destinés à ceux-ci dans la région du Canada atlantique. Les résultats de l'examen, qui seront réunis d'ici l'hiver 2004-2005, permettront au Ministère de formuler un plan stratégique en vue de la gestion de ces biens et de consulter les intervenants.

De plus, le programme de traversiers comporte la responsabilité du versement de paiements à Marine Atlantique Inc., société d'État fédérale qui assure un service constitutionnel entre Sydney Nord (N.-É.) et Port aux Basques (région de Terre-Neuve et du Labrador). En 2003, le Ministère a collaboré étroitement avec Marine Atlantique Inc., afin d'obtenir un montant supplémentaire de 16,5 millions $ en vue de compenser un déficit d'exploitation découlant de la hausse du prix du carburant, du ralentissement du trafic et de l'accroissement des exigences liées aux immobilisations et à la réglementation. En outre, Transports Canada a mis en œuvre, de concert avec Marine Atlantique Inc., l'élaboration d'une stratégie en vue de prendre des mesures à l'égard des obligations financières, opérationnelles et liées aux immobilisations à long terme de la société. On prévoit que ce processus sera terminé à la fin de 2004-2005.

Voie maritime du Saint-Laurent

En tant que propriétaire des immobilisations de la voie maritime canadienne, le gouvernement du Canada s'engage à veiller à ce que l'infrastructure de la Voie maritime – qui constitue un

élément essentiel de l'économie nord-américaine – soit entretenue à titre de composante sûre, viable, efficace et fiable du réseau de transports du Canada. Transports Canada collabore actuellement avec le ministère des Transports et l'Army Corps of Engineers des États-Unis, ainsi que l'administration de la Voie maritime canadienne dans le cadre d'une vaste étude visant à évaluer les exigences courantes en matière d'entretien et d'immobilisations liées au maintien et à l'optimisation de la Voie maritime et de l'infrastructure maritime dont elle dépend. La portée de l'étude est restreinte à l'évaluation de l'infrastructure actuelle de transport maritime. L'étude est axée sur l'optimisation de l'infrastructure existante selon la configuration actuelle du réseau. L'évaluation de modifications importantes touchant l'infrastructure, notamment l'expansion des écluses de la Voie maritime ou l'accroissement des chenaux, ne fait pas partie de l'étude. Celle-ci a été entreprise en mai 2003, en vertu d'un protocole de collaboration conclu entre le ministre des Transports et le secrétaire aux transports des Etats-Unis. On prévoit que l'étude sera achevée d'ici l'automne de 2006.

Programme de cession des ports

En vertu du Programme de cession des ports, prolongé jusqu'au 31 mars 2006 en 2003, Transports Canada cède la propriété et l'exploitation de ports régionaux et locaux du pays aux intervenants et aux utilisateurs des ports. Le Programme est fondé sur le principe selon lequel les collectivités locales sont en mesure d'exploiter et d'entretenir les ports d'une manière plus économique que le gouvernement du Canada, et qu'elles sont les mieux placées pour prendre des décisions qui servent les intérêts locaux. Au moment de la cession, les droits portuaires fédéraux sont éliminés, et les nouveaux propriétaires des ports sont en mesure d'établir des droits plus appropriés aux conditions locales. Afin de veiller à ce que les collectivités isolées continuent d'avoir accès aux ports pour les besoins du transport de voyageurs et de marchandises, Transports Canada demeure le propriétaire et l'exploitant des ports de régions éloignées, sauf lorsqu'un intérêt local est exprimé à l'égard de l'acquisition des emplacements.

En date du 31 mars 2004, Transports Canada avait cédé 452 des 549 ports initiaux (82 %), ce qui a allégé le coût financier de l'exploitation et de l'entretien des ports et, en bout de ligne, a entraîné, pour les contribuables canadiens, une économie d'environ 146 millions $, qui autrement auraient été affectés aux ports. Malgré des progrès importants dans le cadre de la cession des ports régionaux et locaux, le taux de cession est inférieur à l'objectif prévu. Les préoccupations touchant les Premières nations, les obstacles liés aux compétences et les questions environnementales font partie des facteurs ayant une incidence sur l'évolution de la situation. Transports Canada a pris des mesures à cet égard par le biais de consultations, de négociations et de l'atteinte d'un consensus, qui appuient l'objectif lié à l'assurance de la participation locale au processus.

Une évaluation du Programme de cession des ports, achevée en septembre 2003, a révélé que le programme concordait avec les politiques et les priorités gouvernementales et ministérielles et qu'il constituait une nécessité continue. Pour obtenir des renseignements détaillés, consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/pol/fr/Evaluationdesprogrammes/menu.htm.

Au cours de 2003-2004, le Ministère a versé 1,8 million $ provenant du Fonds de cession des ports afin de faciliter la cession des ports. Une vérification du programme du Fonds de cession des ports, portant sur la période du 1[er] avril 2000 au 31 mars 2003, a révélé que le cadre de

responsabilisation et le contrôle de la gestion du programme étaient maintenus et consignés d'une manière satisfaisante. En outre, on a formulé cinq recommandations axées sur de légères améliorations touchant certains secteurs. On peut consulter les recommandations contenues dans le rapport sur le site suivant : www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm.

À la fin du programme, on mettra en œuvre une évaluation, afin de déterminer l'efficacité de l'exploitation des ports cédés.

Surveillance de la conformité des administrations portuaires canadiennes

Transports Canada doit veiller à ce que les administrations portuaires canadiennes (APC) mènent leurs activités conformément aux dispositions de la *Loi maritime du Canada*, des règlements de gestion connexes et de leurs lettres patentes.

Transports Canada a donc élaboré le cadre de surveillance de la conformité des APC et des procédures connexes, afin de s'assurer de l'uniformité nationale sur le plan de la surveillance législative, des méthodes de rapports et de la collecte de preuves documentaires. Afin de faciliter les activités de surveillance, on a mis en œuvre, en décembre 2003, une base de données nationale de surveillance des ports qui permet à Transports Canada de consigner et de déclarer des renseignements importants ayant trait à l'administration des APC, et ainsi s'assurer de l'uniformité du processus de surveillance.

En février 2004, on a mené une vérification afin de déterminer si un mécanisme efficace de coordination et de surveillance de la conformité avait ou non été mis en place par Transports Canada. Les vérificateurs ont conclu que le mandat du Ministère à l'égard des APC était clairement défini, et que l'on avait établi un cadre satisfaisant pour exercer les responsabilités en matière de coordination liées à la conformité des APC, conformément à la *Loi maritime du Canada* et son Règlement, ainsi qu'aux lettres patentes des compétences.

Questions liées aux biens des APC

Transports Canada est responsable de l'approbation des transactions immobilières au sein des administrations portuaires canadiennes. À ce titre, il doit notamment s'assurer que le développement stratégique des ports est conforme à la Loi maritime du Canada et tient compte des préoccupations environnementales et de l'urbanisme, afin de veiller à ce que des mesures soient prises à l'égard des questions liées à la congestion des villes et aux liens intermodaux. De plus, Transports Canada doit consulter les Premières nations lorsqu'un droit ou un titre autochtone s'applique à des biens gérés par les APC.

Tarifs des ports publics et frais de revenus bruts des APC

Transports Canada doit percevoir les frais de revenues bruts des administrations portuaires canadiennes, y compris l'intérêt connexe, le cas échéant. Une fois les frais payés, Transports Canada délivre aux APC un certificat de conformité, qui fait partie intégrante de leur processus de financement.

En ce qui concerne les ports publics qui continuent d'être exploités directement par Transports Canada, le Ministère établit un système national de tarification des ports publics. Les fonds ainsi

perçus contribuent à compenser les coûts liés à l'exploitation courante des ports, à leur entretien et à leurs besoins en matière d'immobilisations à long terme.

3. Innovation et compétences

Afin de maintenir son réseau de transports de niveau mondial, et de veiller à ce qu'il soit viable et qu'il contribue au développement social et économique, le Canada doit élaborer des approches novatrices, mettre en oeuvre des programmes de recherche et de développement, utiliser de nouvelles connaissances et garantir l'existence d'une main-d'œuvre hautement compétente et souple qui appuie le secteur.

En juin 2003, Transports Canada a mis au point une stratégie de l'innovation et des compétences en vue d'orienter et d'éclairer ses initiatives préliminaires visant à accroître la sensibilisation et l'intérêt du public à l'égard des études liées aux transports et à favoriser la recherche et le développement, de même que le renforcement des capacités dans des secteurs de transports représentant un intérêt particulier pour le gouvernement fédéral. Transports Canada met en œuvre la stratégie de l'innovation et des compétences par l'intermédiaire de diverses activités et initiatives internes et du secteur privé. Les résultats de ces activités seront examinés dans de prochains rapports.

Stratégie d'innovation du Canada
De plus, le Ministère contribue à la Stratégie d'innovation du Canada en appuyant des initiatives de concert avec ses partenaires du secteur privé (industrie, milieux universitaires et provinces) et en assumant un rôle de promoteur plus important au sein du secteur. Par exemple, en décembre 2003, Transports Canada a tenu, de concert avec Développement des ressources humaines Canada, un Symposium sur les compétences de transport qui a réuni environ 190 représentants de l'industrie, de conseils sectoriels, d'associations d'entreprises, de gouvernements et des milieux universitaires. Le Symposium sur les compétences de transport avait pour but de permettre de partager des pratiques optimales et d'accroître la portée des conseils sectoriels. Un recueil de pratiques optimales tirées de la contribution des participants au symposium sera publié sous peu.

Projets de recherche
Transports Canada s'est engage à comprendre les conséquences de l'innovation dans le secteur des transports et à déterminer l'orientation la plus efficace des initiatives du gouvernement. En 2003-2004, Transports Canada a donc mis en œuvre 11 projets de recherche liés au rôle de l'innovation et des compétences dans le secteur canadien des transports. On communiquera les résultats des projets aux intervenants externes au cours de la prochaine année, afin de contribuer à l'élaboration d'une connaissance plus vaste des enjeux qui sous-tendent la question des transports.

4.3.2 Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr

Résultats finals

- Protection de la vie humaine, de la santé et des biens matériels.
- Confiance élevée à l'égard de la sécurité et de la sûreté de notre réseau de transports.

Le Canada jouit déjà de l'un des réseaux les plus sécuritaires et sûrs du monde. Néanmoins, Transports Canada s'emploie diligemment à améliorer encore davantage le réseau. Un réseau de transport sûr et sans danger facilite les déplacements dans l'ensemble du pays et contribue ainsi au développement social et à la prospérité économique du Canada.

La sécurité et la sûreté du réseau de transport sont des responsabilités partagées. Transports Canada collabore avec d'autres ministères fédéraux dont les programmes et les services sont peut-être touchés par les activités de transport. En décembre 2003, la responsabilité des politiques liées aux embarcations de plaisance, à la protection des eaux navigables, aux systèmes de navigation maritime et à la prévention de la pollution a été transférée du ministère des Pêches et des Océans – Garde côtière canadienne à Transports Canada. Compte tenu du transfert de cette responsabilité, l'ensemble de l'élaboration de politiques en matière de sécurité maritime incombe désormais à Transports Canada, ce qui permet à la Garde côtière canadienne de se concentrer sur les opérations.

Transports Canada travaille également de concert avec les administrations provinciales, territoriales et municipales, particulièrement en ce qui a trait à l'entretien du réseau routier et à l'application de la loi en matière de sécurité routière, de même que sur le plan de l'exécution conjointe du Programme de transport de matières dangereuses. De plus, le Ministère collabore étroitement avec les entreprises, les organismes et les associations du secteur des transports, qui ont un intérêt légitime à l'égard de l'infrastructure de transports, du régime de réglementation, de la sécurité et de la sûreté. En outre, Transports Canada collabore avec ses partenaires internationaux – notamment l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation maritime internationale – afin d'harmoniser les normes de sécurité et de sûreté et de mettre en commun les pratiques optimales liées aux systèmes de sécurité et de sûreté.

1. Sécurité

Statistiques sur la sécurité des transports multimodaux

En tant que statistiques sur les événements, les accidents et les accidents mortels fournissent des indicateurs relatifs aux progrès réalisés vers le résultat stratégique en matière de sécurité et de sûreté de Transports Canada.

Comparativement à 2002, en 2003, le nombre d'accidents a augmenté dans les secteurs du transport aérien (8 %), du transport maritime (12,6 %) et du transport ferroviaire (4,5 %). Cependant, le nombre d'accidents est demeuré inférieur à la moyenne quinquennale, sauf en ce

qui concerne le transport maritime. Les plus récentes statistiques disponibles relativement aux collisions faisant des victimes de la route (2002) révèlent une augmentation de 3,4 % comparativement à 2001. Le nombre d'accidents à signaler liés au transport de marchandises dangereuses est passé de 439 en 2002 à 358, en 2003. Cette diminution est largement attribuable aux modifications apportées aux règlements sur la déclaration des accidents.

Bien que le nombre d'accidents ait augmenté pour l'ensemble des modes de transport en 2003 (les données les plus récentes relatives au transport routier datent de 2002), le nombre d'accidents mortels liés au transport maritime et au transport ferroviaire est demeuré inférieur aux chiffres de 2002. De plus, le nombre d'accidents mortels liés au transport est demeuré inférieur à la moyenne des cinq années précédentes dans les secteurs du transport aérien, du transport ferroviaire, du transport maritime et du transport de marchandises dangereuses, et légèrement inférieur à la moyenne en ce qui a trait au transport routier (données de 2002). Les données touchant la sécurité des divers modes de transport de 2003 n'ont eu aucune incidence sur les tendances à long terme relatives aux accidents signalés au cours des années antérieures.

Pour connaître les statistiques relatives aux incidents, consultez le site suivant: www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2003/4_f.htm.

Réduction du nombre d'accidents et d'accidents mortels liés au transport aérien
Dans *Vol 2005 – Cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada*, on visait une réduction de 25 % de la moyenne quinquennale des accidents et des accidents mortels dans l'ensemble des secteurs avant 2005. (Les objectifs varient selon le secteur de transport aérien.)

Transports Canada continue de progresser vers la réduction de 25 % selon les deux indicateurs (accidents et accidents mortels). Au cours de 2002, Transports Canada a atteint l'objectif fixé pour 2005 en ce qui a trait aux deux indicateurs. Toutefois, compte tenu de l'augmentation du nombre d'accidents en 2003, tel que souligné ci-dessus, Transports Canada affiche actuellement un écart de 13 % par rapport à l'objectif fixé en ce qui concerne les accidents et de 7,5 %, en ce qui concerne le nombre d'accidents mortels. Une fluctuation d'une année à l'autre est à prévoir. On utilisera ainsi les moyennes à long terme obtenues au cours de la mise en oeuvre de *Vol 2005* pour évaluer l'efficacité de l'initiative en bout de ligne. Nous ne disposons pas de données préliminaires relatives à l'année 2004 à l'heure actuelle.

Réduction du nombre d'accidents mortels de la route et de blessures graves
L'objectif contenu dans *Vision sécurité routière 2010*, soit une diminution de 30 % du nombre d'usagers de la route tués ou gravement blesses comparativement à la période de référence de 1996 à 2001, est assorti d'un échéancier de neuf ans, c'est-à-dire, de 2002 à 2010. À l'heure actuelle, seules données relatives aux collisions de la route de 2002 sont disponibles. Ces données révèlent que le nombre d'accidents mortels avait diminué de 1,2 % et que le nombre de blessures graves avait diminué de 2,8 % par rapport aux données de référence de la période de 1996-2001.

Réduction du nombre d'intrusions et de collisions aux passages à niveau
Le programme Direction 2006 vise à réduire le nombre total d'intrusions et de collisions survenant aux passages à niveau de 50 % avant 2006. À ce jour, le nombre de collisions aux

passages à niveau et le nombre d'incidents liés à des intrusions ont diminué à raison de 70 % et de 98 % par rapport à l'objectif établi pour chacun.

Confiance du public à l'égard du transport aérien
La confiance élevée du public à l'égard du transport aérien constitue également un indicateur des progrès réalisés vers l'objectif stratégique lié à la sécurité et à la sûreté de Transports Canada.

Au moment de l'achèvement de *Vol 2005*, en 1999, la confiance du public à l'égard du réseau de transport aérien atteignait un niveau optimal de 77 %, selon le rapport d'étude d'opinion publique Starch-Roper de 1998. On a donc fixé, pour 2005, l'objectif d'un taux de confiance du public de 90 %, selon une étude d'opinion publique.

Cependant, après les événements du 11 septembre 2001, les notions de sécurité et de sûreté sont devenues inextricablement interreliées dans l'esprit du public canadien : il n'était désormais plus raisonnable de s'attendre à ce que les participants aux sondages soient en mesure d'évaluer leur confiance à l'égard de la sécurité du transport aérien sans tenir compte des considérations liées à la sûreté.

On a donc intégré pour la première fois le concept de la sécurité en vol aux sondages d'opinion publique. Trois indicateurs ont été ajoutés dans les études ultérieures au 11 septembre touchant la confiance du public à l'égard du transport aérien :

1. Confiance à l'égard de la *sécurité et de la sûreté globales* du transport aérien;

2. Confiance à l'égard de la *sécurité en vol*, définie selon la perception de l'exploitation de l'industrie du transport aérien, du point de vue de la qualité du personnel, de l'entretien des aéronefs, de la fiabilité des systèmes de contrôle aérien et du soutien terrestre;

3. Confiance à l'égard de la *sûreté du transport aérien*, définie selon les procédures mises en place au sein des aéroports et à bord des aéronefs, afin d'empêcher les gens de commettre des actes illicites dans le contexte du transport aérien.

Dans le cadre de l'enquête d'août 2002, 98 % des Canadiens ont exprimé une confiance modérée ou élevée à l'égard de la sécurité en vol au Canada, et 60 % ont déclaré une confiance *élevée*. On a répété la même question en mars 2004, et obtenu un taux global de confiance, c'est-à-dire, 98 %, et un taux de confiance *élevée* de 67 %, ce qui représente une augmentation de 7 % à cet égard.

L'objectif initial de 90 % au titre de la confiance du public, établi avant que l'on n'établisse une distinction entre la sécurité en vol et la sûreté du transport aérien, et lorsque la confiance souhaitée (modérée, élevée ou les deux) n'était pas qualifiée, peut néanmoins demeurer utile à titre d'objectif stratégique. D'une part, l'objectif relatif à la confiance du public avait déjà été dépassé, sur le plan de la sécurité en vol. D'autre part, on s'efforce toujours d'accroître le taux de confiance *élevée* du public à l'égard de la sécurité en vol, qui atteint actuellement 67 %.

Arrivée sûre d'expéditions de marchandises dangereuses
D'ici 2010, l'objectif relatif au transport de marchandises dangereuses consiste à faire en sorte que toutes les expéditions de marchandises dangereuses atteignent leur destination sans incidents, particulièrement des incidents susceptibles d'être causés par les marchandises dangereuses.

On effectue annuellement plus de 3 000 000 d'expéditions comportant des marchandises dangereuses au Canada. En 2003, la totalité des expéditions, sauf 358, sont arrivées à destination sans incident. Seuls deux des 358 incidents ont été causés par les marchandises dangereuses. Le nombre d'accidents mettant en cause le transport de ce type de marchandises est passé de 439 en 2002 à 358, en 2003. Cette diminution est largement attribuable aux modifications apportées aux règlements touchant la déclaration des accidents. En 2003, cinq décès et 39 blessures ont découlé d'accidents impliquant des marchandises dangereuses. La plupart des décès et des blessures sont causes par les accidents ou les collisions, et non pas par le contact avec les marchandises dangereuses. Ces marchandises n'ont causé aucun décès et ont entraîné sept blessures seulement.

2. Sûreté

Au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada s'est joint aux divers intervenants du secteur privé, à l'industrie du transport et à d'autres ministères et organismes du gouvernement - dont l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile, l'Agence des services frontaliers du Canada et le Bureau du Conseil privé - pour mettre en place une approche coordonnée dans la résolution des problèmes de sécurité (tels ceux posés par les cartes du Programme d'expéditions rapides et sécuritaires ou par la Déclaration sur la frontière intelligente).

De même, Transports Canada a collaboré, avec le US Department of Homeland Security, à la mise en place du Groupe de coopération sur la sécurité des transports, dont la mission sera de coordonner l'élaboration de politiques de sécurité pour tous les modes de transport. Les discussions ont porté notamment sur la sécurité du transport multimodal et le dédouanement des marchandises dangereuses qui transitent entre le Canada et les États-Unis. La prochaine réunion semestrielle est prévue en automne 2004.

Sûreté aérienne
D'importants progrès ont été faits pour renforcer la sécurité du système aéronautique national et la confiance des Canadiens dans la sécurité du transport aérien. Ainsi :

- Transports Canada a élaboré, avec l'ACSTA, des outils qui permettent de mesurer et d'évaluer le rendement de dispositifs de détection d'explosifs d'avant-garde.

- Transports Canada a parachevé la mise en place de la première phase du Système informatisé de dactyloscopie de Transports Canada, laquelle permettra d'établir et de créer le réseau. La seconde phase, qui permettra d'améliorer les capacités du système et leur mise en valeur, devrait être achevée en 2006-2007. L'objectif de ce système est

d'améliorer la qualité, l'efficacité et l'efficience de la sécurité aéroportuaire en modernisant les méthodes de gestion des contrôles de sécurité. Le système a été conçu pour accélérer les délais de traitement du contrôle de sécurité des titulaires de laissez-passer admis dans les zones réglementées des aéroports canadiens.

- Transports Canada a amélioré le Règlement canadien sur la sûreté aérienne en introduisant de nouvelles exigences sur le contrôle des non-passagers (employés des lignes aériennes, y compris les équipages, employés des aéroports, avitailleurs, traiteurs, etc.) et de leurs effets personnels et véhicules, le cas échéant, à leur entrée dans une zone réglementée d'un aéroport ou, sous certaines conditions, à l'intérieur de ces zones.

- Transports Canada a, dans le cadre du projet d'amélioration de la sûreté de la cabine et dans un effort d'harmonisation internationale, édicté les sections pertinentes du Règlement de l'aviation canadien sur le renforcement des portes du poste de pilotage. L'objectif de ce règlement, comme des nouvelles procédures mises en place par les exploitants aériens, visait la réduction des risques d'intrusion de personnes indésirables dans le poste de pilotage. Grâce aux contributions financières du Programme de contribution à l'amélioration de la sécurité cabine (PCASC), des portes renforcées ont été installées sur tous les aéronefs opérationnels admissibles. Le programme a pris officiellement fin le 31 mars 2004, après avoir servi 28 exploitants et 486 aéronefs admissibles. Pour de plus amples renseignements sur le PCASC, consultez le site : www.tc.gc.ca/aviationcivile/Internationale/pcasc.htm.

Par ailleurs, Transports Canada a mis en place le Groupe consultatif public/privé sur la sûreté aérienne afin de faciliter le dialogue au niveau stratégique entre les responsables de l'aviation au Gouvernement et l'industrie. Le Groupe se réunira annuellement et il sera formé de représentants clés du Gouvernement et de l'industrie.

Transports Canada a poursuivi son financement du Programme universel de vérification de la sûreté (PUVS) de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Ce programme, qui vise à promouvoir la sûreté aérienne dans le monde entier, consiste à évaluer le système de sûreté des 188 états membres et à proposer des solutions aux carences éventuelles. Transports Canada a fourni des inspecteurs au bureau du PUVS pour l'aider dans ses vérifications et assumé la coprésidence du programme.

Sécurité du transport terrestre

Les activités de Transports Canada et son rendement dans le soutien à la sécurité du transport de terrestre se résument ainsi :

- Au début de l'année 2004, Transports Canada a entrepris une étude sur le régime de sécurité du transport ferroviaire au Canada, lequel est régi par un Protocole d'entente entre Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada. L'urgence de cette étude, qui est toujours en cours, s'est trouvée justifiée par l'attaque terroriste d'un train de banlieue à Madrid le 11 mars 2004. Transports Canada explore également les moyens de contribuer à la sécurité des systèmes de transport en commun urbains, notamment ceux qui sont contigus aux trains de banlieue.

- Transports Canada a également collaboré avec le Bureau du Conseil privé afin d'inclure le Mexique dans la Déclaration sur la frontière intelligente. TC a notamment élaboré des politiques de sécurité frontalière pour les transports routier et ferroviaire qui améliorent la sécurité sans nuire aux échanges commerciaux.

Préparatifs d'urgence

Transports Canada joue, à titre individuel ou collectif, à différents niveaux de gouvernement, un rôle clé dans la protection civile canadienne, au niveau national, régional ou local. Ainsi :

- Transports Canada a fourni surveillance et soutien technique aux représentants locaux à chaque catastrophe ou situation d'urgence (panne d'électricité en Ontario en août 2003, surveillance des ouragans Isabel, Kate et Juan, tempêtes solaires et géomagnétiques, feux de forêts en Colombie-Britannique, etc.). Transports Canada a continué à améliorer ses capacités de réponse aux incidents grâce à l'expérience acquise pendant ces événements.

- Transports Canada a joué un rôle clé dans l'élaboration du cadre du Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles, géré par le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile. L'objectif de ce programme est de protéger le réseau des infrastructures matérielles et informatiques du Canada, lesquelles fournissent les services essentiels dans les domaines de l'énergie, des transports, des communications, de la sécurité, des finances, de la santé et des interventions d'urgence. L'an dernier, Transports Canada a tenu des consultations avec les provinces et les territoires, d'autres ministères fédéraux et d'autres gouvernements, comme celui des États-Unis, pour promouvoir et renforcer les efforts concertés qui visent à harmoniser la fiabilité des infrastructures essentielles du transport.

- En 2003-2004, Transports Canada a poursuivi le développement de l'Initiative d'intervention chimique, biologie, radiologique et nucléaire (CBRN) et concentré ses travaux sur la sécurisation de l'accès à des équipes d'intervention d'urgence industrielles qualifiées en cas d'attentat terroriste sur des marchandises dangereuses. Des cours de formation CBRN spécifiques ont été donnés aux intervenants industriels, en mars 2004, dans les cinq Régions du pays. Les sujets traités portaient sur la reconnaissance du crime et de la scène du crime, sur l'application de la loi pour les enquêteurs et la sensibilisation aux dangers radioactifs, chimiques et biologiques.

Pour de plus amples renseignements sur les préparatifs d'urgence de Transports Canada, consultez le site : www.tc.gc.ca/vigilance/spu/preparatifs_durgence/menu.htm.

Sécurité maritime

Le secteur maritime canadien est un important élément du système national des transports. Il est la passerelle incontournable de nos échanges commerciaux et notre lien avec le monde extérieur. Transports Canada assume l'intégrité et la sécurité de notre réseau de transport maritime national et joue un rôle clé dans l'élaboration et la coordination des politiques et des règlements sur la sécurité maritime du Gouvernement. Transports Canada joue également un rôle dans la supervision, la surveillance et le renforcement des éléments du régime de la sécurité maritime du

Canada. En matière de sécurité maritime, les activités et le rendement de Transports Canada au cours de l'année 2003-2004 se résument ainsi :

- Les modifications apportées par l'Organisation maritime internationale (OMI) à la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) ont engendré la création du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS). Le code ISPS est un nouveau régime exhaustif de sûreté dont l'objectif est l'établissement d'un régime international de coopération entre les gouvernements, les organismes gouvernementaux, l'industrie du transport maritime et l'industrie portuaire afin de prévenir les incidents de sûreté susceptibles de survenir à bord de navires ou dans des installations portuaires engagés dans le commerce international. À titre de signataire de la Convention SOLAS, le Canada a pour obligation de garantir la mise en oeuvre du Code d'ici le 1er juillet 2004 : seuls les navires qui disposent d'un Certificat de sûreté maritime international, en vertu du Code, seront désormais autorisés à pénétrer les eaux canadiennes.

  Au cours de l'année 2003, Transports Canada a tenu plusieurs réunions avec les intervenants du transport maritime sur le Code ISPS, afin d'élaborer de nouveaux règlements. TC a donc effectué de nombreuses consultations avec les représentants des gouvernements, du secteur maritime et des groupes de travail afin d'ébaucher des règlements dans les secteurs clés de l'industrie de la marine couverts par le Code ISPS. Depuis le 1er juillet 2004, le Canada a rempli ses engagements, en se conformant aux exigences du Code ISPS de l'OMI, grâce au régime de régulation en place et à l'application des nouvelles exigences de sûreté maritime. Pour de plus amples renseignements sur le Code ISPS et son application au Canada, consultez le site : www.tc.gc.ca/vigilance/spu/maritime/isps/menu.htm.

- Transports Canada collabore avec les intervenants à l'établissement d'un programme de sécurité appelé le Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des installations marines (PAAZRIM), lequel comprend une vérification obligatoire des antécédents des dockers travaillant dans des zones réglementées ou occupant un emploi de confiance. L'objectif du PAAZRIM est de garantir la sécurité des personnes dans les ports et de prévenir tout acte illicite qui nuirait au transport maritime. Le programme repose sur l'expérience retirée du Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des installations d'aéroports qui avait été lancé à la fin des années 1980.

  Le PAAZRIM devait à l'origine être mis en place au cours de l'été 2003 et avait été inclus dans l'ébauche du Règlement sur la sécurité du transport maritime (RSTM) préparée en novembre 2003 pour consultation publique. Les intervenants, notamment les représentants des groupes de travail et des autorités portuaires, avaient alors fait part de leurs préoccupations sur le processus de mise en œuvre du programme, ses coûts connexes et son calendrier de mise en oeuvre. Transports Canada retirait le PAAZRIM du RSTM proposé et publié préalablement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 3 avril 2004, dans le but d'obtenir un plus large consensus auprès des intervenants sur les questions entourant cette initiative et d'assurer sa faisabilité. De nouvelles consultations avec les intervenants sont prévues en automne 2004 et Transports Canada a l'intention

d'édicter le PAAZRIM en vertu du *Règlement sur la sécurité du transport maritime* dès 2005.

- Le Programme de surveillance et d'application de la sûreté maritime de Transports Canada comprend l'élaboration de normes, l'inspection et la conformité, la sensibilisation et le soutien. Le programme joue un rôle essentiel dans la réduction de la vulnérabilité des ports et navires canadiens à des attaques terroristes lors de voyages internationaux et dans l'amélioration de la sécurité des citoyens canadiens et de la santé de notre commerce et de notre économie. Au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada a entrepris l'examen des évaluations et des plans de vulnérabilité pour les navires battant pavillon canadien et les installations portuaires canadiennes. Cet examen a permis de délivrer un certificat de sûreté à 202 navires battant pavillon et 412 installations marines.

- À la suite des discussions entreprises en février 2004 avec la Garde côtière américaine, le Canada et les États-Unis ont signé un Protocole d'entente qui les engage à collaborer en vue d'améliorer la sécurité maritime.

- Transports Canada a fait d'énormes progrès dans l'amélioration de la coordination et de la collaboration entre les différents ministères et organismes du gouvernement fédéral liés par des programmes de sécurité maritime. Le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM), présidé par Transports Canada et composé de 16 ministères fédéraux, a été mis sur pied pour identifier et coordonner les actions du Gouvernement qui soutiennent l'amélioration de la sécurité maritime. Au cours de l'année 2003-2004, le GTISM a continué à identifier les aspects du réseau de transport maritime canadien qui auraient besoin d'être revus, en prêtant une attention particulière à l'évaluation des risques de sécurité et aux mesures d'atténuation des risques dans le système maritime, ainsi qu'au contrôle des exigences de sécurité liées aux protocoles de l'OMI. À titre de président du GTISM, Transports Canada, a continué à administré et à allouer des fonds dans le cadre du Fonds de coordination de la sûreté maritime, un programme qui avait été établi dans le but d'allouer des fonds aux ministères et organismes du gouvernement fédéral pour des projets de sécurité maritime ponctuels ou d'une durée limitée. Quatre projets de ce type ont été approuvés au cours de l'année 2003-2004, y compris l'étape initiale du projet de Système de gestion des renseignements et d'échange de données maritimes (SGREDM). Sous l'égide du ministère de la Défense nationale, ce projet permettra à tous les ministères confrontés à des questions de sûreté maritime de partager efficacement les informations et de planifier des réponses coordonnées aux éventuelles menaces.

Intégrité du programme
Le Programme de sécurité et de sûreté contribue à la qualité de vie des Canadiens en ce qu'il améliore la protection des personnes et des biens. L'un des éléments essentiels de cette protection est la préservation et la mise en relief de l'intégrité du programme. Cette mise en relief connote une perspective plus globale que le financement du programme et l'affectation de ressources. Elle englobe les priorités du Gouvernement et les objectifs du programme, une approche systémique des stratégies de gestion de la sécurité et des risques, ainsi que les investissements stratégiques nécessaires à la réduction du risque et à l'améliorer de la sécurité et

la sûreté. Voici, en partie, comment le Ministère a répondu à cet aspect de la gestion et à la livraison du programme du transport multimodal :

- Le Programme national de transport des marchandises dangereuses est fourni dans tout le Canada en collaboration avec les provinces et territoires, en vertu des conditions établies dans les protocoles d'entente signés par le ministre fédéral des Transports et les ministres des provinces et territoires. Au cours de l'année 2003-2004, un protocole d'entente a été signé avec le nouveau territoire du Nunavut. Transports Canada a également donné des sessions de formation à travers le pays sur le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses aux inspecteurs fédéraux, provinciaux et territoriaux.

- Transports Canada a continue à faire avancer le programme de réglementation et de sécurité pour les petits navires marchands par le biais du Programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments. Ainsi, au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada a mis en oeuvre un système d'enregistrement et de suivi des petits navires marchands et procédé à des inspections. Les informations fournies par ce système permettront d'assigner un niveau de risque à tous les navires.

- Le Ministère continue également de faire avancer le programme de réglementation et de sécurité pour les petits navires de pêche. Au cours de l'année 2003-2004 Transports Canada a poursuivi l'examen de tous les règlements relatifs aux petits navires de pêche dans le cadre du processus d'examen de la réforme réglementaire; TC a collaboré avec le Comité directeur de la sécurité des navires de pêche du Conseil consultatif maritime canadien et avec d'autres intervenants à la résolution des problèmes réglementaires des navires de pêche et aux questions de certification et de formation des exploitants; TC a révisé et distribué le manuel *Petits bateaux de pêche. Manuel de sécurité* à tous les détenteurs d'un permis de navire marchand; TC a distribué à tous les détenteurs d'un permis de navire marchand un livret conjointement préparé par Transports Canada et le ministère des Pêches et des Océans intitulé *Alerte, Détection et Réponse* sur la recherche et le sauvetage en mer.

- Dans le cadre de son programme de contrôle des navires par l'État du port, Transports Canada a inspecté 1 276 bâtiments en 2003, ce qui correspond à environ 30 % des bâtiments faisant escale dans les ports canadiens. Le programme protège la vie de Canadiens, les biens et le milieu marin contre un transport non conforme aux normes en inspectant les bâtiments étrangers pour garantir la conformité aux principales conventions internationales concernant le transport maritime. Un meilleur ciblage et des programmes d'inspection spéciaux pour les vraquiers et les navires-citernes ont contribué à une amélioration de la sécurité des navires étrangers entrant dans les ports canadiens. Le pourcentage des navires ayant des lacunes a diminué, passant de 45 % en 2002 à 38 % en 2003, bien que 11 % de ces bâtiments aient été mis en garde à vue en 2003, comparativement à 9 %, en 2002.

Pour de plus amples renseignements sur le programme de contrôle des navires par l'État du port, consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/TP13595/2002/menu.htm.

- Transports Canada reste engagé dans la mise en oeuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans tous les modes.

  Transport aérien : Les premiers règlements sur le SGS du transport aérien devraient entrer en vigueur en décembre 2004. De même, depuis 2001, Transports Canada a entrepris une importante mission d'éducation sur les concepts et les principes du SGS du transport aérien. À ce jour, environ 1 651 personnes (951 externes et 682 internes) ont reçu cette formation. Pour de plus amples renseignements sur les SGS transport aérien, consultez le site : www.tc.gc.ca/aviationcivile/SGS/menu.htm.

  Transport maritime : Transports Canada joue un rôle majeur dans la promotion et l'amélioration de la culture sécurité au sein du secteur du transport maritime. Le transport maritime a introduit les systèmes de gestion de la sécurité dès 1998. Il avait été mis en place à l'échelle mondiale pour les pétroliers, les vraquiers et les navires à passagers engagés dans le commerce international. À ce jour, vingt-deux compagnies et soixante-deux navires canadiens ont obtenu la certification requise émise par des organismes tiers autorisés (également connus comme « sociétés de classification ») pour le compte de Transports Canada. TC contrôle directement le rendement de ces tierces parties. Le Ministère a effectué 10 visites de contrôle en 2003 et examiné un échantillon de rapports de vérification. Certains points méritaient d'être améliorés et des modifications ont été apportées pour ramener la communication directement au niveau régional. Nous enquêtons actuellement sur les moyens d'essaimer davantage la culture sécurité. Pour de plus amples renseignements sur le SGS du transport maritime, consultez le site : www.tc.gc.ca/securitemaritime/DON/Manuel-Qualite/menu.htm

  Transport ferroviaire : Le Système de gestion de la sécurité ferroviaire est un cadre de travail formel qui intègre la sécurité des opérations ferroviaires quotidiennes. Au cours de l'année 2003-2004, le Programme de sécurité ferroviaire a permis l'élaboration du *Manuel des procédures et des politiques du programme de vérification du SGS* et établi un programme continu de sensibilisation et d'éducation pour l'industrie, d'évaluation de la documentation du système de gestion de la sécurité des entreprises (pré-audit), et d'évaluation de la mise en œuvre et de l'efficacité des procédures et des processus documentés (audit). Le programme de conformité au système de gestion de la sécurité ferroviaire évolue en ce qui concerne son intégration aux programmes de conformité des disciplines fonctionnelles, l'équipement, les opérations et l'ingénierie. Pour de plus amples renseignements sur le SGS du transport ferroviaire, consultez le site : www.tc.gc.ca/railway/SMS_Regulations_fre.htm.

- La conservation de l'intégrité du programme dépend grandement de la gestion de l'information et de la capacité technologique. Transports Canada est décidé à améliorer le processus décisionnel et la capacité d'affectation de ressources. TC a pour cela créé un système d'entreposage des données qui fournira un archivage centralisé de toute l'information clé sur la sûreté à partir de différents systèmes clés de données opérationnels. Nos efforts vont dans ce sens : amélioration de la fonctionnalité du système de recherche dans le transport ferroviaire; mainlevée du système d'information sur les occurrences du transport maritime; progrès dans l'élaboration de normes de

gestion de l'information et d'un modèle de données commerciales pour l'aviation civile; enfin, poursuite des échanges d'information avec les clients clés, comme l'Association des chemins de fer du Canada et les régies des transports provinciales.

Modernisation et harmonisation des cadres et des instruments de réglementation
Transports Canada reconnaît que la protection de l'intérêt public par une plus grande sûreté et une plus grande sécurité exige la présence d'un système de réglementation solide aux côtés du réseau de transport. Le mandat du Ministère prévoit une réforme réglementaire, comme la modernisation et l'harmonisation des cadres de réglementation. Les exemples d'efforts déployés en ce sens ne manquent pas. Ainsi :

- Au cours de l'année 2002-2004, Transports Canada a poursuivi ses travaux de la phase I du projet de réforme du Règlement sur la sûreté maritime, lequel exige la refonte de plus de 100 règlements en 30 règlements seulement. Pendant cette première phase, Transports Canada avait préalablement été chargé de la révision et de la consolidation d'environ 50 règlements en 15, les 15 autres relevant de la responsabilité de Pêches et Océans. Mais, avec le transfert des responsabilités ministérielles le 12 décembre 2003, Transports Canada se retrouve avec la responsabilité de réviser tous les règlements retenus pour la phase I. Les travaux de la phase II du projet, qui consisteront en la modernisation des règlements restants actuellement conformes à la nouvelle loi, se feront une fois la phase I achevée.

- Transport Canada a entamé le processus de recherche et de consultations en vue d'amender la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* et d'améliorer la compétitivité de l'industrie, la sécurité du public et l'efficience du Gouvernement en 2003-2004. Les travaux se poursuivront en 2004-2005.

- Transports Canada a dirigé l'élaboration de trois règlements techniques globaux lors du Forum mondial sur l'harmonisation des règlements concernant les véhicules organisé par les Nations Unies — ce qu'aucun autre ministère étranger n'a fait — et activement participé à l'élaboration de deux autres règlements. Ces efforts avaient pour objectif de promouvoir, de négocier et d'élaborer des règlements techniques globaux conformes aux besoins du Canada, à l'aube de l'entrée en vigueur de l'Accord global sur les règlements techniques concernant les véhicules automobiles voté aux Nations Unies.

- Les transporteurs routiers opérant au-delà de leur province sont régis par la *Loi de 1987 sur la sécurité des véhicules automobiles*, laquelle autorise les provinces à réglementer les transporteurs routiers hors de leur province au nom du gouvernement fédéral. Grâce aux modifications apportées à la Loi (le projet de loi S-3 a reçu la sanction royale en juin 2001), Transports Canada pourra améliorer l'harmonisation et la compatibilité de la sécurité des transporteurs routiers à travers le Canada en créant un cadre national de réglementation de la sécurité des transporteurs retranché sur l'unanime norme 14 du Code national de sécurité. Selon la Loi, les gouvernements des provinces et des territoires devront appliquer un régime réglementaire de sécurité nationale aux transporteurs routiers fondé sur leur propre champ d'application. La publication préalable des règlements sur les cotes de sécurité dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en mai 2003

facilitera la résolution des incompatibilités de départ et préparera le terrain à la proclamation de la Loi.

- Transport Canada a poursuivi l'élaboration des amendements à la *Loi sur l'aéronautique* en vue de répondre, entre autre, aux questions posées par la gestion de la fatigue, l'assurance responsabilité, les systèmes de gestion des compagnies aériennes, l'analyse et l'enregistrement des données sur la sécurité et les nouveaux outils de conformité et d'application tout au long de l'année 2003-2004 dans le but de déposer le projet de loi au cours de 2004-2005.

- Le *Règlement sur les marchandises dangereuses* a été modifié une première fois le 24 juillet 2003 pour y faire reconnaître le concept des biens de consommation dans le cadre du transport domestique par véhicule routier, véhicule ferroviaire ou par bateau effectuant un voyage domestique en vue de faciliter le transport domestique et la circulation de ces biens vers les États-Unis. Le Règlement a été modifié une seconde fois le 17 décembre 2003 tenir compte de l'édition 2003-2004 des *Instructions techniques sur le transport sécuritaire par air des marchandises dangereuses* de l'Organisation de l'aviation civile internationale (Instructions techniques de l'OACI) publiée par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

- L'harmonisation des normes de sécurité d'avec les normes nationales et internationales accroît non seulement notre capacité à améliorer notre sûreté et notre, mais répond également aux exigences d'efficience d'une économie globale. Transports Canada participe activement aux travaux du Sous-comité des experts sur le transport des marchandises dangereuses des Nations Unies afin de faire progresser les intérêts et les pratiques des Canadiens, y compris les normes sur les conteneurs de marchandises dangereuses. Le Canada a dirigé les travaux sur les substances infectieuses et continue de militer en faveur des quantités limitées, un sujet intermodal complexe. Les exigences de Transports Canada en matière de substances infectieuses ont été adoptées dans la 13^e^ édition des *Recommandations sur le transport des marchandises dangereuses*, publiée par les Nations Unies, et dans l'édition 2003-2004 des *Instructions techniques sur le transport sécuritaire par air des marchandises dangereuses* de l'Organisation de l'aviation civile internationale (Instructions techniques de l'OACI), publiée par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Ces efforts ont considérablement aidé l'image du Canada sur la scène internationale.

- Le Système général harmonisé (SGH) prône la classification des produits chimiques en fonction de leur dangerosité. Cette information est communiquée par les étiquettes et les fiches signalétiques. Transports Canada milite en faveur du SGH depuis 1998, en plus de participer à l'initiative canadienne visant à mettre en œuvre le SGH au Canada.

- Le Groupe de travail interministériel sur le Règlement sur la sécurité ferroviaire agit comme un forum régulier, à l'occasion duquel les représentants des gouvernements représentés par le Conseil des sous-ministres des Transports peuvent discuter de questions d'intérêt commun qui touchent au Règlement sur la sécurité ferroviaire. L'objectif du Groupe est d'analyser les régimes de règlements sur la sécurité ferroviaire

dans tous les champs d'application et d'identifier les meilleures pratiques, les lacunes et les nouvelles opportunités en matière d'harmonisation. Le Groupe a été établi avec cet objectif et il continue de travailler en ces ens. Il agit également comme un forum lors des consultations avec les gouvernements provinciaux et s'assure que leurs préoccupations ne restent pas lettre morte.

3. Consultation et engagement du public et des intervenants

L'un des aspects fondamentaux de la réforme réglementaire est la consultation des personnes et des organismes directement concernés par les règlements, en plus des gouvernements, des parlementaires, du public en général et des intervenants étrangers. Transports Canada reconnaît l'importance de mécanismes, de modèles et d'initiatives de consultation solides et efficaces qui engagent les différents participants dans des rôles appropriés dans le processus global. Dans ce domaine, Transports Canada a fait des pas de géant. Ainsi :

- Transports Canada a, dans le cadre de *Vision sécurité routière 2010*, le plan national de sécurité routière du Canada, fourni des matériaux (brochures, rapports d'étape, etc.) et fait des présentations à ses partenaires anciens et nouveaux (Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, Association des transports du Canada, Institute of Transportation Engineers, Association canadienne des professionnels de la sécurité routière, Association canadienne des chefs de police, Gendarmerie royale du Canada, Police provinciale de l'Ontario et Santé Canada).

- Transports Canada a entrepris des consultations préliminaires sur la révision de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* vers la fin du mois de mars 2004. La révision devrait mener à des amendements en 2005 et de nouveaux règlements devraient être élaborés d'ici 2010. Pour de plus amples renseignements sur la révision *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, consultez le site : www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisionloi/menu.htm

- Transports Canada a lancé une nouvelle initiative nationale, *Direction 2006*, avec des partenaires de différents niveaux de gouvernement, les chemins de fer, les syndicats des chemins de fer, la police et autres organismes de sécurité. Cette initiative de sensibilisation et d'éducation vise à réduire le nombre des collisions aux passages à niveau et des cas d'intrusion sur les emprises ferroviaires de 50 % d'ici 2006. Les résultats de TC sont pour l'heure prometteurs. Les collisions aux passages à niveau et les cas d'intrusion sur les emprises ferroviaires ont baissé de 70 et de 98 % respectivement par rapport aux objectifs fixés, malgré une importante augmentation du trafic routier et du développement urbain autour des lignes ferroviaires. Pour de plus amples renseignements, consultez le site : www.tc.gc.ca/railway/Dir2006_f.htm.

- Le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) est opérationnel depuis juin 2003. Il offre un mécanisme de recours aux secteurs du rail contre lesquels les inspecteurs de la sécurité ferroviaire du ministère des Transports intentent une action administrative ou coercitive. Sur demande, le TATC offre des droits d'audience en révision et en appel en

matière de toute décision administrative. Pour de plus amples renseignements, consultez le site : www.tc.gc.ca/tcss/tatc/menu_f.htm.

- Le 11 décembre 2003, le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) a célébré son 10e anniversaire. Le CCRAC est considéré comme un modèle de processus de consultation, aux niveaux national et international, et il est l'exemple même d'une collaboration efficace avec l'industrie. Il comprend plus de 700 représentants issus d'organismes de différente importance et ayant tous à cœur la sécurité aérienne. En un an, le CCRAC a examiné plus de 300 amendements, et ses suggestions ont permis de proposer de judicieuses initiatives réglementaires qui devraient contribuer à l'amélioration de la sûreté aérienne. Pour de plus amples renseignements, consultez le site : www.tc.gc.ca/aviationcivile/Servreg/Affaires/CCRAC/menu.htm.

- La réforme réglementaire est l'une des initiatives prioritaires de la Sécurité maritime. Au cours de l'année 2002-2004, la Sécurité maritime a poursuivi ses travaux de la phase I du Projet de réforme réglementaire, lequel nécessitait la refonte de plus de 100 règlements existants en 30 seulement. Transport Canada a tenu de nombreuses consultations lors des réunions régionales et nationales du Conseil consultatif maritime canadien de l'automne 2003 et des réunions du printemps 2004. Les consultations vont se poursuivre en 2004-2005. TC a également tenu des sessions d'information spécifiques avec les intervenants tout au long de l'année. Le Ministère a commencé à examiner certaines normes et documents requis par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et à élaborer des instructions détaillées pour certaines règlements. Ces travaux se poursuivront également en 2004-2005, en même temps que l'ébauche des nouveaux règlements proposés.

4. Innovation

Science et technologie / Recherche et développement

Transports Canada entretient le Centre de développement des transports (CDT), le centre d'excellence de la recherche et du développement (R et D) du transport multimodal du gouvernement canadien. Le CDT a pour objectif l'amélioration de l'efficacité, du rendement environnemental, de la sécurité et de la sûreté du réseau de transport canadien. Les résultats des projets de recherche du CDT peuvent être consultés sur Internet, à l'adresse : www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm. Le CDT a publié environ 75 rapports techniques en 2003-2004.

Transports Canada présente ci-après quelques projets réalisés dans le cadre du programme R et D du CDT :

- **Technologies innovatrices en sécurité et sûreté :** Transports Canada est un chef de file international dans la recherche sur les opérations hivernales, notamment les questions de sécurité critiques comme le givrage au sol des aéronefs, le givrage en vol, les opérations de voies de roulement, les résidus de précipitation des voies de roulement et le dégivrage. Chaque année, Transports Canada, en collaboration avec U.S. Federal Aviation Administration, teste l'efficacité de nouveaux fluides de dégivrage et d'antigivrage et élabore des lignes directrices à l'intention de l'industrie aéronautique.

- **Rendement humain :** La fatigue joue un grand rôle dans les erreurs opérationnelles. Transports Canada a élaboré un Programme de gestion de la fatigue (PGF) pour former les routiers, les répartiteurs et les mandataires aux moyens d'éviter la fatigue et de se reposer efficacement, à la maison ou sur la route. Le PGF intègre une éducation sur la fatigue et le bien-être, des évaluations (le dépistage de troubles du sommeil, par exemple) et des lignes directrices et des politiques d'établissement de calendrier afin d'aider les conducteurs et les exploitants de parcs à gérer leurs niveaux de fatigue. Le PGF doit subir de nouveaux essais pratiques en vertu du contrat de recherche conjointe signé en 2003 par Transports Canada, les gouvernements provinciaux et le gouvernement américain.

- **Environnement, énergie et développement durable :** Le Programme des émissions marines examine les moyens de réduire les émissions des moteurs avec une augmentation minimale de la consommation de carburant. Les chercheurs ont élaboré un système d'injection d'eau continu qui permet d'importantes réductions d'émissions d'oxydes d'azote sans augmentation de consommation de carburant. Transport Canada a effectué avec succès des tests à bord du *M.V. Cabot*, propriété de la société Oceanex de Montréal, au cours de l'année 2003-2004. Les résultats serviront de base aux futurs travaux.

- **Gestion de la congestion :** L'introduction de systèmes de transport intelligent (STI) dans les systèmes de gestion de la circulation peut réduire la congestion en apportant une réponse rapide aux problèmes et en dirigeant les conducteurs sur des itinéraires de rechange. En 2003-2004, Transports Canada a achevé un projet qui examinait la faisabilité de l'utilisation de la nouvelle génération de services de données SCP numérique sans fil pour servir de liaison de communication aux systèmes de contrôle régionaux des panneaux de signalisation. Ce projet réduirait considérablement les coûts et les permettrait d'étendre le système des signalisations routières à commande centrale. Les recherches ont montré que les réseaux de données de Service de communication personnelle (SPC) pouvaient servir à cette fin et qu'ils pourraient établir les communications de plusieurs autres sous-systèmes de STI.

- **Technologies de transport multimodal continues :** À la demande de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et de ses partenaires de l'industrie, Transports Canada a entrepris une étude dont l'objectif est de déterminer le tirant d'eau maximal de la Voie maritime du Saint-Laurent. L'analyse du comportement des navires et l'analyse de l'évaluation des risques des éléments non contrôlables dans la Voie ont permis de produire un modèle mathématique capable de calculer ce tirant d'eau. Au cours de l'année 2003-2004, TC a décidé d'intégrer le modèle de calcul mathématique dans un système de gestion de données et d'information sur le trafic dans les voies maritimes entièrement intégré. On attend de ce système qu'il maximise le rendement des principales voies de transport canadiennes.

- **Accessibilité :** Il est difficile aux passagers à mobilité réduite, notamment ceux qui sont en fauteuil roulant, de monter à bord d'un aéronef, sans compter les inconvénients des transferts. Les petits aéronefs, comme les jets régionaux, posent des problèmes

particuliers. Au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada a entrepris une étude sur l'équipement et les pratiques d'embarquement utilisées sur les petits aéronefs régionaux dans les aéroports canadiens et effectué des essais sur les types d'aéronefs les plus communs. L'étude a montré que si tous les aéroports testés disposaient de l'équipement nécessaire à l'embarquement des passagers handicapés, près de la moitié d'entre eux ne disposaient d'aucune combinaison de dispositifs d'embarquement sur certains aéronefs.

4.3.3 Protéger l'environnement physique

Résultats ultimes

- Un réseau de transport écologiquement durable pour les Canadiens.
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution causées par le secteur du transport.
- Prévention et atténuation des dommages écologiques causés par les activités de transport.

Protection de l'environnement

Le transport est essentiel à la prospérité économique du Canada et à la qualité de vie des Canadiens. Pour maintenir et améliorer notre compétitivité, nous devons nous assurer que notre réseau de transport est efficace et capable de s'adapter aux défis qui s'érigent devant lui. Pour améliorer notre qualité de vie, nous devons également nous assurer que notre réseau est sécuritaire, sûr et écologique, tout en le rendant plus accessible. Les activités de transport contribuent à des degrés différents à plusieurs problèmes écologiques, dont le changement climatique causé par les émissions de gaz à effet de serre anthropiques, le smog, la réduction de la qualité de l'eau et la mauvaise utilisation des sols.

Pour préserver et renforcer le réseau de transport canadien et améliore la qualité de vie des Canadiens, la politique sur le transport doit fournir un cadre de travail qui intègre les trois volets du transport durable : les volets social, économique et environnemental. Ce cadre de travail doit également fournir aux transporteurs et aux constructeurs d'infrastructures l'occasion de s'adapter, d'innover, de faire jouer la concurrence et de servir les expéditeurs et les voyageurs, d'une manière qui prenne en compte tous les aspects du transport durable. Le principal défi politique se trouve être le juste équilibre entre les trois volets.

Le transport durable est une responsabilité que se partage différents organismes du Gouvernement, le public et les secteurs privés. Transports Canada collabore avec plusieurs organismes gouvernementaux, d'autres niveaux de gouvernement, l'industrie et divers intervenants nationaux et étrangers et le public en général dans la mise en œuvre de ses initiatives. Mais il existe plusieurs facteurs sur lesquels Transports Canada n'a pas de prise directe et qui affectent la durabilité du réseau du transport et les niveaux d'émissions des gaz à effet de serre causées par le secteur du transport. Ainsi, le nombre de véhicules de tourisme et de véhicules utilitaires sur les routes qui ne cesse d'augmenter et le transport qui reste la principale source d'émissions de gaz à effet de serre. À défaut d'agir, les niveaux d'émissions de gaz à effet de serre causées par le secteur du transport devraient augmenter de 32 % par rapport à leur

niveau de 1990 d'ici 2010, et de 53 % d'ici 2020. Malgré ces revers, le Ministère continue d'avancer vers ses objectifs écologiques à long terme.

Le *Rapport 2003-2004 sur les plans et les priorités* de Transports Canada décrit les domaines prioritaires clés sur lesquels le Ministère doit intensifier ses efforts pour protéger l'environnement physique. La présente section du rapport ministériel présente les principaux progrès réalisés par Transports Canada en matière d'environnement et du développement durable afin : de tenir ses engagements de la *Stratégie de développement durable (SDD) 2001-2003*; d'élaborer la nouvelle SDD 2004-2006; de mettre en œuvre les initiatives du changement climatique; et d'effectuer un travail d'analyse pour étayer le transport durable.

Pour de plus amples renseignements sur le transportation et l'environnement, voir le chapitre 5 du Rapport annuel, *Le transport au Canada en 2003* ou consultez le site : www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2003/5_f.htm.

Principaux progrès réalisés dans la protection de l'environnement physique

1. Respecter les engagements de la Stratégie de développement durable 2001-2003

Les stratégies de développement durable (SDD) de Transports Canada guident les initiatives de développement durable du Ministère depuis 1997, date à laquelle fut déposée devant le Parlement la première stratégie. L'exercice 2003-2004 a présenté un défi singulier et excitant, car le Ministère avait mis sa priorité dans le respect des engagements de la *Stratégie de développement durable de 2001-2003*, comme le précise le rapport sur les plans et priorités 2003-2004, et l'élaboration concomitante de la *Stratégie de développement durable de 2004-2006.*

Au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada a réalisé d'énormes progrès dans le respect des engagements édictés dans la *Stratégie de développement durable 2001-2003*. Ci-après, des exemples de ces progrès.

- Le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) est une initiative de 40 millions $ dont l'objectif est de démontrer et d'évaluer les effets des stratégies intégrées visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par le transport urbain. En 2003, le PDTU a retenu huit propositions et annoncé leur mise en œuvre. Au cours de l'année 2003, le Réseau d'information du programme a commandité des sessions d'information et reconnu les réalisations axées sur la qualité de l'air, l'utilisation des sols, la croissance intelligente, le coût de la congestion et le changement climatique. Les données tirées des démonstrations et l'information sur le transport urbain durable ont été divulguées sur Internet, tout comme les études de cas élaborées et les commandites de récompenses visant à encourager la reproduction des stratégies fructueuses. Pour de plus amples renseignements sur les démonstrations et le réseau d'information du PDTU, consultez le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/menu.htm

- Depuis le 1er février 2004, les municipalités canadiennes reçoivent le remboursement intégral de la taxe sur les produits et les services et la portion fédérale de la taxe de vente harmonisée payée sur les services municipaux et les infrastructures communautaires. Cet abattement supplémentaire fournira aux municipalités des recettes additionnelles d'environ 7 milliards $ sur les 10 prochaines années. De plus, le gouvernement fédéral octroie une aide directe aux infrastructures de transport municipal par le biais de deux programmes : le Fonds canadien d'infrastructure stratégique (FCIS) pour les projets importants et le Fonds municipal d'infrastructure rurale pour les projets plus petits. Transports Canada appuie l'élaboration d'une politique de levier qui ferait inclure dans la présentation des soumissions des projets de transport urbain une analyse des effets potentiels sur le changement climatique et des stratégies de gestion de la demande complémentaire en transport urbain. Cette politique servirait de guide dans les évaluations des analyses de rentabilisation présentées par les promoteurs de projets qui souhaiteraient obtenir des financements à même le budget 2003 dans le cadre du FCIS.

- Le programme Sur la route du transport durable est une initiative clé sur laquelle le Ministère a misé pour sensibiliser davantage les Canadiens sur le transport durable. En 2003, Transports Canada a annoncé le financement de 11 projets dans le cadre de la 6e édition du programme. Trente-neuf projets ont été finances lors de la deuxième phase du programme, pour un financement total d'environ 1,2 millions $. Pour de plus amples renseignements sur ce programme ou pour découvrir les réalisations du programme, consultez le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/srtd/menu.htm.

- Au cours du dernier exercice, le Centre de développement des transports du Ministère a poursuivi ses travaux de recherche et le développement (R et D) axés sur la promotion d'un réseau de transport durable accessible, rentable et écologique. Les projets R et D du Ministère en matière d'énergie ou d'environnement sont financés par le Programme en recherche et développement énergétiques et du Conseil de gestion de la recherche et du développement de Transports Canada (CGRD). Au cours de l'année 2003-2004, les dépenses CGRD en R et D énergétiques et environnementales étaient de 233 520 dollars, soit 6 % du total des dépenses CGRD. Pour de plus amples renseignements sur les projets et résultats R et D de Transports Canada, consultez le site : www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm.

- Transports Canada a publié en 2002 un guide intitulé *Options pour les navetteurs : Guide complet à l'intention des employeurs canadiens.* Ce guide offre aux employeurs canadiens des informations pratiques et exhaustives qui devraient les aider à mieux conseiller leurs employés sur leurs habitudes de transport. Le guide renferme une multitude de moyens qui expliquent comment il serait plus facile, plus sain et meilleur marché de se rendre au travail. Depuis l'exercice 2003-2004, plus de 150 copies de cette trousse d'outils ont été distribuées à tous les niveaux de gouvernement canadiens et étrangers et au secteur privé. De plus, TC a organisé des ateliers sur les options des navetteurs dans toutes les Régions et dans les autres

ministères fédéraux. Pour de plus amples renseignements, consultez le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/navetteur/menu.htm

- Au cours de l'année 2002-2004, Transports Canada a continué de collaborer avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur l'élaboration de nouvelles normes et pratiques opérationnelles sur les émissions atmosphériques des aéronefs et la recherche de solutions aux gaz à effet de serre émis par les aéronefs. En février 2002, le Comité de la protection de l'environnement en aviation a recommandé de nouvelles normes pour les oxydes d'azote qui abaisseraient de 12 % les niveaux actuels. L'OACI devrait accepter la recommandation du Comité lors de son assemblée de l'automne 2004.

- Au cours de l'année 2003-2004, l'équipe de projet du Programme environnemental des ports de Victoria et d'Esquimalt a contribué aux plans de gestion des tempêtes relatifs au développement d'une zone industrielle de chantier naval et aux mesures correctives dans Rock Bay. Ces deux plans initiaux formeront la base d'initiatives pilotes pour le port. Transports Canada a constitué une liste de principes directeurs qui servira à élaborer des plans de gestion appropriés dans la lutte contre la pollution des eaux portuaires et la protection des conditions environnementales des biens ministériels. Le Ministère exige actuellement des permis pour tous les points de rejet, neufs, modifiés ou réinstallés.

- Depuis 2001, Transports Canada collabore avec les intervenants à l'élaboration d'une ébauche d'un Plan d'aménagement des espaces verts pour assurer la compatibilité du développement potentiel des aéroports et de la protection de l'environnement des 18 600 acres du site fédéral de Pickering Lands. Le plan, qui a été approuvé en novembre 2003, permettra d'atténuer les effets potentiels d'un possible aéroport dans Duffins Creek et Rouge River Watersheds, et de construire une transition entre les droits d'usage urbains adjacents et l'aéroport.

- Transports Canada est déterminé à gérer ses sites contaminés de manière responsable. Le 1er juillet 2003, le Ministère a présenté au Conseil du Trésor un Plan de gestion des sites contaminés étalé sur cinq ans, comme l'exige la nouvelle politique fédérale sur les sites contaminés. Le plan prévoit la création d'un cadre de travail commun quant à la préséance et au choix des sites à décontaminer et à l'identification des exigences de financement pour les mesures correctives et la gestion des risques des sites contaminés. Au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada a dépensé 13,1 millions $ pour les évaluations, les mesures correctives et la gestion des risques des sites contaminés. Pour quatre-vingt-neuf % de ses sites contaminés, Transports Canada a effectué des travaux de restauration ou procédé à une gestion des risques. Ces chiffres montrent la volonté du Ministère de respecter son objectif stratégique de protéger l'environnement physique.

Pour de plus amples renseignements sur le Système de gestion environnementale de Transports Canada consultez le site :
www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sge/menu.htm

- En vertu des dispositions environnementales des Accords sur les baux fonciers signés par Transports Canada et les administrations aéroportuaires, le Ministère contrôle sur une base continue 23 des 26 sites du Réseau national des aéroports (RNA). Les trois autres aéroports du RNA appartiennent à des territoires, qui les exploitent, et ne sont pas contrôlés par le gouvernement fédéral. Au cours de l'année 2003, 22 aéroports du RNA ont été évalués en fonction du Protocole sur le comportement dans l'environnement de Transports Canada (2000). Aucune lacune environnementale majeure n'a été identifiée.

- Dans le cadre de sa contribution à la révision de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, prévue pour cinq ans, le Ministère collabore étroitement avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin de combler les lacunes de la Loi dans son application aux administrations portuaires canadiennes (APC) et aux administrations aéroportuaires. Les amendements à la Loi entreront en vigueur en octobre 2003 et TC a déjà comblé certaines lacunes du Règlement sur l'évaluation environnementale des APC. Il reste toutefois de nombreuses autres modifications à effectuer à ce règlement et l'élaboration d'un nouveau règlement sur les administrations aéroportuaires a été retardée. La formation APC sur les amendements proposés a commencé en avril 2003.

- L'évaluation environnementale stratégique (EES) est un processus systématique d'évaluation des incidences environnementales d'une politique, d'un plan, d'un programme ou de toute autre initiative de niveau stratégique. Depuis le 31 mars 2004, le Ministère a organisé sept sessions de formation EES, suivies par 130 agents de politique et de programmes. Cette formation a amélioré la compréhension des exigences EES et la capacité du personnel du Ministère à les conduire. En collaboration avec plusieurs autres ministères fédéraux, Transports Canada a retenu les services du Centre du transport durable afin d'identifier un premier ensemble d'indices qui pourraient servir à mesurer les progrès réalisés dans le transport durable in Canada.

- Au cours de l'exercice 2003-2004, le Ministère a soutenu les efforts de l'Association des transports du Canada dans la création d'une base de données cohérente et fiable sur les indices du transport urbain pour les municipalités canadiennes. Les travaux visent à améliorer notre capacité à mesurer les progrès nationaux dans le transport durable. Transports Canada reconnaît qu'il faudra faire davantage pour ces indices, y compris pour les indices urbains. Le Ministère s'est engagé, dans la *Stratégie de développement durable 2004-2006*, à s'appuyer sur les travaux antérieurs pour faire davantage et mieux.

Pour de plus amples renseignements sur les progrès réalisés par Transports Canada dans le respect de ses engagements en faveur du développement durable, consultez les rapports d'étape SDD sur le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm.

Pour de plus amples renseignements sur la SDD 2001-2003 de Transports Canada, consultez le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/DD/SDD0103.htm.

Pour de plus amples renseignements sur la protection de l'environnement, consultez le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/protectiondel'environnement/menu.htm.

2. *Élaborer et mettre en oeuvre la Stratégie de développement durable 2004-2006*

En 2003, Transports Canada a élaboré sa troisième *Stratégie de développement durable 2004-2006* (SDD). Cette SDD décrit la vision que le Ministère a du développement durable et son plan d'action pour promouvoir un réseau de transport durable au Canada. Présentée au Parlement en février 2004, la Stratégie 2004-2006 s'appuie sur les réalisations - et les leçons apprises - des deux premières stratégies et précise davantage le concept de durabilité. La Stratégie identifie sept défis à relever et 32 engagements spécifiques à respecter au cours des trois prochaines années, afin d'intégrer le développement durable dans les activités de Transports Canada et de soutenir l'objectif stratégique du Ministère de protéger l'environnement physique.

Un examen indépendant interne de la gestion de la *Stratégie de développement durable 2001-2003* de Transports Canada recommandait que le Ministère élabore des engagements clairs et réalisables, des liens plus clairs entre les engagements, de meilleures cibles et de meilleures mesures et les mesures proposées soient plus axées sur les résultats et plus explicites. Cette troisième stratégie tient compte et des conclusions de l'étude et des attentes du Commissaire à l'environnement et au développement durable. La nouvelle stratégie cherchera à renforcer la précédente et à la compléter par des mesures environnementales et de nouvelles initiatives sociales et économiques.

Pour élaborer la nouvelle SDD, Transports Canada s'est appuyé sur l'expertise d'un groupe consultatif national et d'autres ministères fédéraux, après avoir consulté les provinces, les territoires, les municipalités et les Canadiens. Au total, quelque 200 intervenants ont participé au texte définitif. Cette SDD reflète le désir de Transports Canada d'effectuer les meilleurs choix en collaboration avec les intervenants du secteur du transport et donne l'occasion au Ministère de démontrer son constant leadership dans la promotion du transport durable. Elle s'attaque aux priorités clés du gouvernement fédéral, comme le changement climatique, la pureté de l'air, la propreté de l'eau, les sites contaminés et la recherche et le développement. Plusieurs des engagements de la SDD concernent d'ailleurs la recherche de solutions à ces priorités en milieu urbain.

Les sept défis stratégiques de la SDD 2004-2006 sont :

1. Encourager les Canadiens à choisir davantage en faveur du transport
2. Améliorer l'innovation et le développement d'habiletés
3. Améliorer le rendement du réseau et optimiser les choix modaux
4. Améliorer l'efficacité des véhicules, du carburant et les infrastructures de ravitaillement
5. Améliorer les transporteurs et les exploitants

6. Améliorer le processus décisionnel des gouvernements et du secteur des transports
7. Améliorer la gestion des opérations et des sols de Transports Canada

L'étude sur la gestion de la *Stratégie de développement durable 2001-2003* de Transports Canada est disponible sur le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/sommaire03/menu.htm

Les attentes du Commissaire à l'environnement et au développement durable dans cette troisième Stratégie de développement durable sont décrites dans le document *Les stratégies de développement durable. Des résultats positifs à obtenir*, que l'on pourra consultez sur le site : www.oag-bvg.gc.ca/domino/cesd_cedd.nsf/html/03sdd.html.

Pour la liste complète des engagements de Transports Canada par rapport à la Stratégie de développement durable 2004-2006 et les indices de mesure du progrès, voir la Partie 5 de la Stratégie, sur le site : www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0406/defis.htm.

3. ***Mettre en oeuvre les initiatives sur le changement climatique***

Le gouvernement canadien respectera ses engagements sur le Protocole de Kyoto sur le changement climatique d'une manière qui produira des résultats durables et tout en maintenant une économie solide et prospère. Il y parviendra en élaborant un plan national équitable, en collaboration avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et les autres intervenants.

Transports Canada continue de collaborer étroitement avec ses partenaires pour inclure l'élément transport dans *Changement climatique – Plan pour le Canada*. Ce plan décrit les actions déjà entreprises dans le cadre du *Plan d'action 2002 sur le changement climatique*, ainsi que les nouvelles actions, lesquelles concernent l'efficacité du carburant des véhicules, les biocarburants - tels l'alcool éthylique et le biodiesel - les véhicules à pile combustible, le transport urbain et le transport efficace des biens. Transports Canada a déjà mis en place des mesures sur le transport urbain et le transport de marchandises et collabore avec Ressources naturelles Canada (NRCan) et d'autres ministères pour améliorer les économies de carburant sur les véhicules automobiles.

Le Ministère a mis en œuvre les initiatives sur le changement climatique suivantes dans le secteur des transports :

i) **Efficacité du carburant**
Le *Plan sur le changement climatique* a établi à 25 % l'amélioration de l'efficacité du carburant souhaitée sur les véhicules neufs d'ici 2010. NRCan dirige cette initiative, soutenue par Transports Canada, qui lui fournit les informations techniques et participe aux négociations avec l'industrie automobile.

Par ailleurs, Transports Canada teste, démontre et évalue dans son Programme de véhicules à technologie de pointe (PVTP) la technologie existante des véhicules économes. Le parc 2003-2004 du Ministère comprend actuellement plus de 90 véhicules à technologie de pointe (trains à moteurs hybrides, batteries, carburants à basse teneur en carbone, essence et moteurs diesel de pointe). À ce jour, plus de 6 millions de Canadiens ont été sensibilisés au PVTP, d'où une sensibilisation accrue du public face aux VTP et au rôle de ces véhicules dans le transport durable de demain.

Le Ministère dirige également un groupe de travail interministériel chargé d'évaluer plusieurs mesures jugées incitatives ou dissuasives par les producteurs et les consommateurs de véhicules plus écologiques.

ii) Éducation et sensibilisation : un défi d'une tonne

Transports Canada a signé un Protocole d'entente avec Environnement Canada (EC) et NRCan portant le soutien à la campagne nationale sur le changement climatique intitulé « Un défi d'une tonne ». L'initiative, qui a été lancée le 26 mars 2004, appelle les Canadiens à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre personnelles d'une tonne, soit de 20 %.

iii) Impacts et adaptation

Transports Canada a contribué à la préparation du chapitre sur le transport de la série de documents intitulée *Impacts et adaptation liés au changement climatique : perspectives canadiennes*. Ce chapitre a été publié en août 2003 et peut être consulté sur le site : http://adaptation.nrcan.gc.ca/home_f.asp.

En avril 2003, Transports Canada a publié un rapport d'atelier intitulé *Répercussions du changement climatique sur les transports au Canada*. L'atelier était le premier en son genre au Canada à rassembler les intervenants du transport et des experts du changement climatique pour discuter de ses impacts et de l'adaptation au changement climatique. Pour de plus amples renseignements, consultez le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/anrcct/menu.htm.

Le Rapport 2003-2004 sur les plans et les priorités de Transports Canada a identifié un ensemble d'indices de mesure des progrès réalisés grâce au Plan sur le changement climatique du Ministère. Le tableau ci-dessous résume les progrès réalisés par rapport aux résultats escomptés.

Contribution de Transport Canada au Plan sur le changement climatique	
Résultats escomptés	**Indices de progrès**
Sensibiliser davantage les intervenants du secteur du transport sur les possibilités de réduire les émissions de gaz à effet de serre	***Nombre d'ateliers ou de séances d'informations tenus***
Progrès : Au cours de l'année 2003-2004, le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) a commandité plus de 15 ateliers ou de sessions d'information. Ces ateliers et sessions d'information ciblaient les décideurs provinciaux, régionaux et municipaux engagés dans les domaines du transport et de la planification de l'utilisation des sols, des universitaires et autres experts du transport ainsi que des prestataires de services de transport urbain (transport en commun). Depuis le 31 mars 2004, Transports Canada a organisé 112 sessions de sensibilisation du public sur le Programme de véhicules à technologie de pointe (PVTP) et touché près de 6 millions de Canadiens. L'initiative *Pour un transport de marchandises efficace et technologique* a également aidé à financer et à organiser la Conférence sur l'environnement et le transport ferroviaire qui s'est tenue en octobre 2003 à Winnipeg afin de sensibiliser davantage le public au programme et de promouvoir de meilleures pratiques pour réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par le secteur du transport des marchandises.	

Résultats escomptés	Indices de progrès
Améliorer la capacité de réduire Les émissions de gaz à effet de serre	***Nombre d'accords signés***
Progrès : Comme préambule à la signature d'un accord sur le rendement, Transports Canada a décidé de collaborer avec l'Association du transport aérien du Canada et de l'aider à construire sa capacité d'enregistrement des gaz à effet de serre. Transports Canada collabore également avec Environnement Canada (EC) en vue de négocier un accord avec l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC). Cet accord remplacera le Protocole d'entente existant entre ACFC et EC et couvrira les principaux contaminants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre.	

Résultats escomptés	Indices de progrès
Adoption de pratiques innovantes pour réduire les émissions de gaz à effet de serre par nos partenaires et les intervenants	*a)* ***Nombre de projets financés*** *b)* ***Nombre de participants aux activités du réseau d'information du PDTU***

Progrès :

Le PDTU a annoncé le financement de huit projets de démonstration de transport urbain. Ces huit démonstrations s'ajoutent à plus de 35 autres initiatives de transport urbain durable.

En 2003, le Programme de démonstration de transport durable des marchandises a alloué environ 1,89 million $ à 14 projets, ce qui porte le nombre total de projets à 20, pour un financement total de 2,4 millions $ depuis la création du Programme.

Dans le cadre du programme Sur la route du transport durable, deux projets ont été réalisés en 2003 et tous deux ont permis des réductions d'émissions de gaz à effet de serre. Le programme *Sheltair Group's CitiesPLUS* est un exercice de planification sur cent ans qui, une fois mis en œuvre dans le Grand Vancouver, réduira les émissions de gaz à effet de serre de 6 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2040 (soit une réduction d'une tonne environ d'émissions de gaz à effet de serre par personne).
Le programme *Pollution Probe's S-M-A-R-T Movement* est une initiative de gestion de la demande du transport qui a permis de réduire les émissions de gaz à effet de serre de deux grandes entreprises de 350 000 Kg. La participation des autres entreprises n'a pas duré suffisamment longtemps pour produire des résultats quantifiables.

Plus de 700 personnes ont assisté aux journées d'apprentissage commanditées ou organisées par le PDTU.

Résultats escomptés	Indices de progrès
Réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce à la participation à un programme	***Réduction mesurable d'émissions de gaz à effet de serre pour les projets financés***

Progrès :

Vu le nombre limité des démonstrations et des rapports, l'information sur les réductions réelles d'émissions de gaz à effet de serre causées par les projets financés par le Programme de démonstration du transport durable des marchandises est fragmentée. Malgré cela, deux projets présentent des résultats prometteurs. Le premier projet consistait en 5 essais de fonctionnement d'une locomotive munie d'un produit de modification de la friction sur la surface des rails, avec pour résultat une économie de carburant de 2,99 %. Le promoteur a également calculé qu'il était possible, d'après les profils moyens des voies ferrées canadiennes, de faire une économie de carburant de 2,1 à 3 %. Le second projet consistait à tester une technologie de protection des locomotives lors des temps d'attente. Les résultats préliminaires du promoteur montrent une économie de carburant moyenne par heure de fonctionnement de 12,13 litres et qu'il a fallu 321 litres pour faire fonctionner la technologie. Par conséquent, l'économie de carburant résultant spécifiquement des activités du projet est de 3 893 litres de diesel, soit une réduction de 10 513 Kg d'émissions de gaz à effet de serre.

Il est trop tôt pour établir un rapport sur les réductions mesurables d'émissions de gaz à effet de serre pour les projets financés.

4. Analyse en faveur du transport durable

Transports Canada continue d'élaborer des mesures de transport en vertu du Plan sur le changement climatique, en ce qui concerne notamment le transport en commun, l'efficacité du carburant et des technologies de pointe et l'amélioration de la circulation des biens.

Au cours de l'année 2003-2004, plusieurs initiatives ont été entreprises pour aider le Ministère à recueillir les données nécessaires et à combler les besoins analytiques identifiés pendant les travaux de la Table des transports sur le changement climatique et à contribuer à une vision nationale sur les solutions aux effets du transport sur le changement climatique. Certaines de ces initiatives concernent plus spécifiquement l'amélioration de la capacité de modélisation de Transports Canada, tandis que d'autres touchent aux lacunes sur les données des effets du transport sur le changement climatique.

Statistique Canada effectue actuellement, pour le compte de Transports Canada, une Enquête sur les véhicules au Canada (EVC) qui permettra de recueillir des estimations sur les véhicules et leur kilométrage et sur les distances parcourues par les conducteurs. Transports Canada, NRCan et Statistique Canada ont exploré les moyens d'améliorer l'EVC pour dégager la consommation de carburant pour chaque véhicule enquêté. Après un essai pilote réussi en 2003, il a été possible d'ajouter la donnée carburant à l'EVC en janvier 2004, grâce au financement de NRCan. Cela permettra de relier directement la consommation de carburant aux données sur le kilométrage et donc aux caractéristiques d'utilisation des véhicules.

En septembre 2003, Transports Canada a entrepris, pour le compte du Comité directeur de la Stratégie pour les données sur le transport et le changement climatique, une étude dont le but était d'identifier toutes les questions liées au développement d'un système national d'immatriculation des véhicules et de recueillir des informations sur l'utilisation des véhicules automobiles.

Au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada a achevé une analyse approfondie des coûts et des avantages économiques de la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs des transports de passagers et de marchandises. Les recherches ont fourni au Ministère un cadre de travail capable d'évaluer les coûts et les avantages des meilleures mesures identifiées dans la Table des transports pour ces secteurs.

En 2003, Transports Canada a commencé une analyse approfondie de définitions cohérentes et de mesures systématiques de la congestion de la circulation routière. Cette étude a pour objectif d'élaborer un cadre de travail analytique qui permettra d'évaluer le coût de la congestion pour neuf zones urbaines du pays. Les recherches fourniront de nouvelles et importantes connaissances qui bénéficieront à tous les niveaux de gouvernement et à toutes les municipalités participantes.

En 2003-2004, Transports Canada a entrepris une étude qui devrait améliorer ses connaissances sur les effets potentiels du transport urbain sur l'atténuation du changement climatique. Cette étude se concentre notamment sur les émissions de gaz à effet de serre et analysera les

investissements d'infrastructure dans le transport urbain et les stratégies de la demande proposés dans dix zones urbaines au Canada.

Vous trouverez les informations du gouvernement du Canada sur les initiatives du changement climatique sur le site : www.climatechange.gc.ca/francais/default.asp.

Pour de plus amples renseignements sur le *Plan d'action 2000 sur le changement climatique* du Gouvernement, consultez le site :
www.climatechange.gc.ca/francais/newsroom/2000/ap2000.asp.

Pour de plus amples renseignements sur la participation de Transports Canada au Plan d'action 2000, consultez le site :
www.tc.gc.ca/programmes/environnement/engagements/plandaction2000.htm.

4.4 Programme de gestion de Transports Canada

4.4.1 Introduction

Transports Canada s'est engagé à appliquer les principes de la gestion moderne et vise l'excellence en matière de gestion. Transports Canada reconnaît que l'atteinte de ce but sera un processus graduel. Le programme de gestion du Ministère met l'accent sur les initiatives qui amélioreront la capacité de gestion. Le programme requiert une vision de la gestion publique moderne, une évaluation franche des écarts entre cette vision et la réalité, un plan pratique en vue du changement et des effectifs motivés à mettre le tout en oeuvre. Transports Canada continue à faire des progrès dans ce domaine et travaille à faire le lien avec le programme de gestion plus large de l'administration fédérale décrit dans *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes*.

À la suite de l'introduction du Cadre de responsabilisation de gestion par le Conseil du Trésor à la fin de 2003, lequel cadre traduit la vision d'une gestion moderne de la fonction publique présentée dans *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes* en un ensemble d'attentes en matière de gestion, Transports Canada a immédiatement pris des mesures pour réorienter et élargir sa stratégie d'amélioration de la gestion de façon à en faire un programme intégré. Le but est de fournir aux gestionnaires du Ministère les outils et la culture propice qui sont nécessaires à une gestion efficace d'une fonction publique de plus en plus complexe, pour remplir les engagements et mettre en oeuvre les initiatives annoncés dans *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes*.

On trouvera plus d'information sur le Cadre de responsabilisation de gestion du Conseil du Trésor à l'adresse www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_f.asp.

Pour des renseignements sur *Des résultats pour les Canadiens et Canadiennes*, se rendre à l'adresse www.tbs-sct.gc.ca/res_can/rc_1_f.asp.

Le défi du programme de gestion est de construire et de maintenir la capacité du Ministère à réaliser ses objectifs et à répondre aux besoins et aux priorités du Parlement, du public, des organismes centraux et des employés dans une économie de plus en plus axée sur le savoir et la mondialisation. Il est également devenu de plus en plus important pour le Ministère de pouvoir répondre efficacement à toute urgence ou situation urgente susceptibles de se présenter. Pour relever ce défi, Transports Canada devra changer la façon dont les ressources humaines, les fonds, l'information et la technologie sont gérés, afin de refléter les valeurs et les pratiques du milieu du travail moderne.

Les résultats présentés dans le présent rapport portent sur les priorités définies dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2003-2004, mais sont influencés par l'introduction du Cadre de responsabilisation de gestion et l'accent actuellement mis par le gouvernement du Canada sur des questions comme le renforcement de la responsabilisation et la modernisation des ressources humaines :

- gestion moderne et communication des résultats;
- édification d'une capacité pour l'avenir;
- accessibilité et connectivité.

Au cours des prochaines années, tout en continuant les progrès sur l'ensemble des dix éléments du Cadre de responsabilisation de gestion, le Ministère mettra spécifiquement l'accent sur le renforcement de sa capacité dans les domaines suivants.

- *Responsabilisation* — démontrer que la responsabilité des résultats est clairement assignée et mesurée à la grandeur de Transports Canada.

- *Ressources humaines* — renouveler et soutenir une fonction publique à l'image du Canada, où les employés sont appréciés, et où les capacités humaines et intellectuelles sont développées.

- *Gérance* — renforcer le régime de contrôle par une intégration et une efficacité améliorées, et bonifier de ce fait la capacité de dépenser de façon responsable.

- *Valeurs et éthique* — assurer que les pratiques de gestion sont fondées sur les valeurs de l'administration et sont adaptées aux réalités.

4.4.2 Gestion moderne et communication des résultats

Comme il a été mentionné précédemment, Transports Canada s'est engagé à poursuivre l'amélioration de ses pratiques de gestion, en privilégiant la promotion de l'approche de gestion axée sur les résultats et la communication des résultats. Les résultats visés par le Ministère, en matière de politiques, ont fait l'objet d'une bonne planification et sont expliqués dans de multiples documents stratégiques. Des analyses des résultats atteints sont produites régulièrement dans le cadre des rapports annuels (pour plus d'information, se rendre à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transports.htm). Également, les décisions liées

à l'établissement des lignes de conduite sont continuellement rajustées en fonction des progrès dans l'atteinte des buts du Ministère.

Progrès dans l'élaboration de cadres de travail fondés sur les résultats
Transports Canada a travaillé à relier et à aligner les processus de mesure du rendement aux niveaux stratégique, opérationnel et individuel, ainsi qu'à élaborer une approche cohérente concertée pour la mise en oeuvre de ces processus à la grandeur du Ministère. L'objectif poursuivi était l'élaboration d'un cadre de gestion stratégique de haut niveau qui fournirait une logique générale en vue de l'élaboration d'une approche cohérente de mesure et de gestion du rendement.

Les cadres de mesure du rendement dans les différents secteurs de service en sont à différents stades de mise en oeuvre allant des premières étapes de conception dans certains secteurs à un degré élevé d'utilisation dans d'autres. Transports Canada a également fait des progrès en matière de communication des résultats pour les initiatives horizontales, comme le montre l'information contenue dans les modèles de rapport pour l'initiative Vision Sécurité routière 2010 présentés dans le tableau 5.12 du présent rapport.

Le défi du Ministère sera de terminer l'élaboration de cadres de travail fondés sur les résultats et de mettre en oeuvre ces cadres en mesurant le rendement au moyen d'indicateurs de rendement, de façon à passer de mesures basées sur les activités/extrants à des mesures basées sur les résultats. Cette initiative est un complément aux efforts en cours en 2004-2005 en vue de la mise en oeuvre de la nouvelle architecture des activités des programmes introduite par le Conseil du Trésor vers la fin de 2003-2004, et sur laquelle la communication des résultats sera fondée à l'avenir.

La capacité du Ministère à faire le lien entre l'information financière et l'information non financière progresse également en raison des investissements continus dans les systèmes de gestion financière et matérielle du Ministère, qui ont mené par exemple à la création d'un dépôt de données permettant l'extraction, la transformation et le chargement de l'information financière et non financière à des fins de production de rapport et d'analyse. À ce jour, les investissements ont contribué à améliorer l'efficacité administrative, au sein du Ministère, à fournir des renseignements de gestion plus accessibles et complets, et à procurer un accès accru aux clients internes et externes grâce à des méthodes de type Web, pour la prestation des services. Par exemple, le module compte clients de type Web accessible à l'adresse www.tc.gc.ca/transact procure aux clients internes et externes un accès en ligne à l'information sur leurs comptes, et permet aux gestionnaires de programme de payer les factures en ligne. Un magasin en ligne, également accessible à l'adresse www.tc.gc.ca/transact, permet aux clients de consulter, télécharger et commander des publications (et de payer pour les publications commandées, s'il y a lieu). Dans le futur, on prévoit étendre ce service à l'immatriculation des navires et aux permis. Enfin, un portail interne est en cours de création pour procurer aux gestionnaires un accès aux rapports financiers et aux outils de gestion budgétaire. Pour améliorer davantage la gérance au sein du Ministère, des mesures ont été prises pour accroître la sensibilisation aux politiques de gestion financière et aux pratiques de gestion fondées sur les résultats, ainsi que l'adoption de ces politiques et pratiques, au moyen d'un processus qui assure

que tous les gestionnaires détenant un pouvoir de signature ont suivi les cours appropriés sur la délégation des pouvoirs financiers.

Au cours de l'exercice 2003-2004, le Ministère a continué une série d'examens des ressources des secteurs de service, lesquels examens en sont à divers stades d'avancement. Ces examens évaluent la pertinence et l'efficacité des programmes, de même que les besoins en ressources à l'appui de la prestation des programmes. Les examens qui sont terminés ont mené à des recommandations sur l'amélioration de la qualité des données et l'intégration des systèmes. La mise en oeuvre de ces recommandations fera progresser la gestion fondée sur les résultats grâce à une justification des besoins en ressources, une analyse des données et une fonction de production de rapports améliorées.

Services d'assurance de la qualité à l'intention de la haute direction
Conformément aux exigences de la politique de vérification interne du Secrétariat du Conseil du Trésor et du nouveau Cadre de responsabilisation de gestion, les services de vérification interne et d'évaluation de Transports Canada fournissent à la haute direction des services efficaces d'assurance de la qualité qui visent à veiller à ce que les activités ministérielles puissent soutenir un examen public approfondi, à vérifier que les programmes et politiques ministériels produisent les résultats visés, et à soutenir l'amélioration continue des pratiques de gestion à Transports Canada.

Au cours du récent exercice, l'accent a été mis, en vertu d'un plan de vérification en fonction des risques, sur des vérifications d'assurance de la qualité touchant les aspects clés de l'univers de vérification du Ministère qui sont liés aux facilitateurs ministériels (p. ex., les services financiers, la GI/TI, etc.), aux paiements de transfert, aux ports, aux voies maritimes et aux entités cédées. Des rapports de vérification et des plans d'action ont été soumis à l'approbation du Comité de vérification et d'examen du Ministère, et ont ensuite été publiés sur le site Internet de Transports Canada, où la population pourra facilement y avoir accès.

Pour favoriser davantage des pratiques de gestion améliorées, la section de la vérification interne a suivi l'état d'avancement des plans d'action approuvés et a fait rapport au Comité de vérification sur la question. Jusqu'à maintenant, les plans d'action sont mis en oeuvre d'une manière appropriée.

Pour une liste des vérifications et évaluations effectuées en 2003-2004, voir la section 5.15 du présent rapport. Pour plus d'information sur les vérifications et les évaluations effectuées en 2003-2004, se rendre aux adresses : www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm et www.tc.gc.ca/pol/fr/Evaluationdesprogrammes/menu.htm.

4.4.3 Édification de la capacité pour l'avenir

La capacité de Transports Canada à s'acquitter de son mandat et à atteindre ses objectifs stratégiques est étroitement liée aux efforts faits par le Ministère en vue du développement de ressources humaines productives et viables et d'un milieu de travail habilitant. Des pratiques positives de gestion des ressources humaines et un leadership à tous les niveaux sont les

fondements de l'édification de la capacité à servir les Canadiens et les Canadiennes maintenant et dans le futur. Tout au long de la période de planification 2003-2004, Transports Canada a mené des activités et a travaillé à des résultats qui ont favorisé le progrès dans la réalisation des objectifs de gestion des ressources humaines du Ministère.

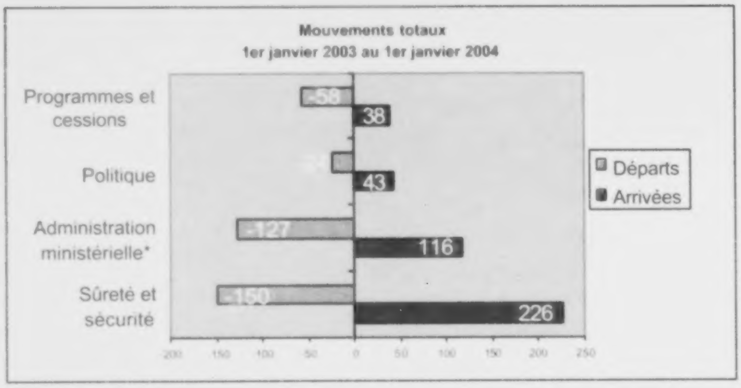
Transports Canada appuie une culture d'acquisition du savoir
Dans ses efforts pour créer un milieu d'apprentissage qui fournit aux employés l'expérience et la formation requises pour développer leurs compétences et atteindre leurs objectifs de carrière, Transports Canada a élaboré et a adopté en 2003-2004 une politique d'apprentissage continu. Un des points saillants de cette nouvelle politique est que le Ministère consacrera à des activités d'apprentissage une partie de son budget de fonctionnement correspondant en moyenne à 3 % de son enveloppe salariale, et à une moyenne de trois jours par employé par année. La politique souligne également le rôle fondamental joué par les plans d'apprentissage personnels, dans le cadre de la politique d'apprentissage continu du Ministère.

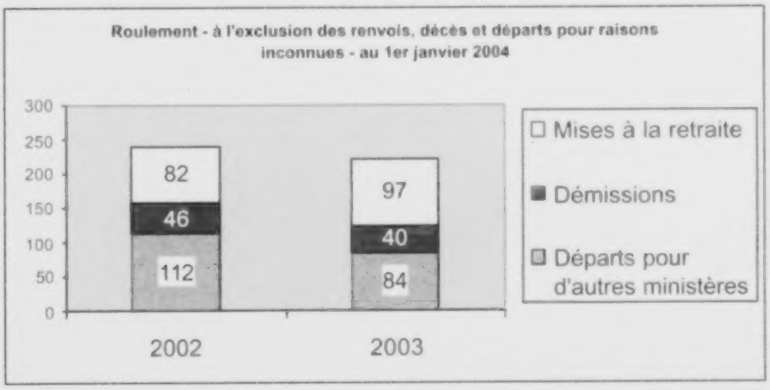
Si la mise en oeuvre de cette nouvelle politique est prévue pour l'exercice 2004-2005 et au-delà, son élaboration et son adoption démontrent l'engagement accru de Transports Canada vis-à-vis de l'apprentissage continu. Pour faciliter l'accès à l'apprentissage, le Ministère tire également avantage de l'utilisation de la technologie pour fournir du contenu au soutien de différents styles d'apprentissage. Par exemple, l'introduction d'un certain nombre de cours de formation et d'orientation en ligne sur le réseau interne du Ministère s'est révélée être une approche efficace et attrayante de transfert des connaissances, et permet au Ministère de mettre à jour le matériel de cours en « temps réel ». Ce moyen de communication assure que tous les employés ont accès à des messages identiques, et renforce les liens entre les différentes directions générales et Régions de Transports Canada.

Transports Canada a également poursuivi ses efforts en matière de plans de transfert des connaissances sur les questions critiques. Tout au long de la période de planification, un examen des plans de relève et de transfert des connaissances a été entrepris pour chacun des experts critiques identifiés en 2002. Une analyse de l'efficacité d'exécution des plans sera présentée au Comité exécutif de gestion de Transports Canada à l'automne de 2004. Également, l'approche de Transports Canada en matière de transfert des connaissances et de planification de la relève des experts critiques a été détaillée dans l'article *Comment faire mieux en partenariat* pour partager les enseignements appris avec ses partenaires en matière de réglementation/inspection, notamment. L'article est disponible à l'adresse : www.ricommunity.gc.ca/documents/prevent_knowledge_collapse/knowledge_collapse_f.asp?lang=f. Par l'entremise de ces activités, le Ministère soutient la formation et le perfectionnement des employés dans des domaines spécifiques, et réduit en même temps le risque de perdre sa mémoire collective.

Transports Canada renouvelle et retient efficacement l'expertise

Tout au long de la période de planification, le Ministère a continué à mettre l'accent sur la création d'un environnement qui favorise la rétention, le recrutement et l'apprentissage à la grandeur de l'organisation, ainsi qu'au sein de groupes spécifiques, comme le groupe de la réglementation/ inspection.





Transports Canada a continué à promouvoir l'utilisation de processus de dotation basés sur les compétences et d'outils d'évaluation nationaux normalisés dans des domaines spécifiques, pour faire progresser le renouvellement de l'expertise.

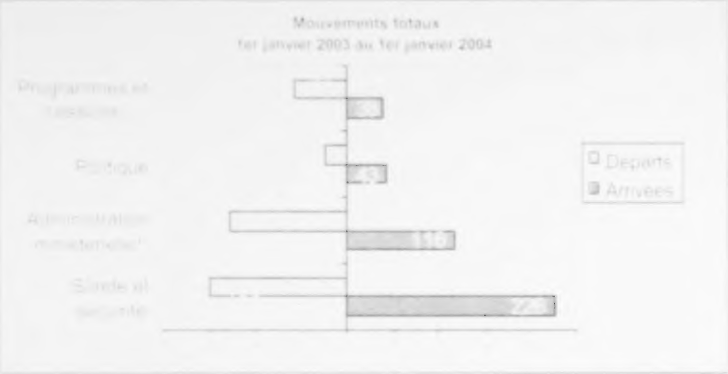
En 2003, le nombre d'employés embauchés a dépassé de 64 le nombre de départs par attrition (423 par rapport à 359), soit une augmentation de 1,4 pour 100 de l'effectif total. Le Ministère a maintenu un taux de roulement de 6,1 pour 100, par rapport aux deux années précédentes.

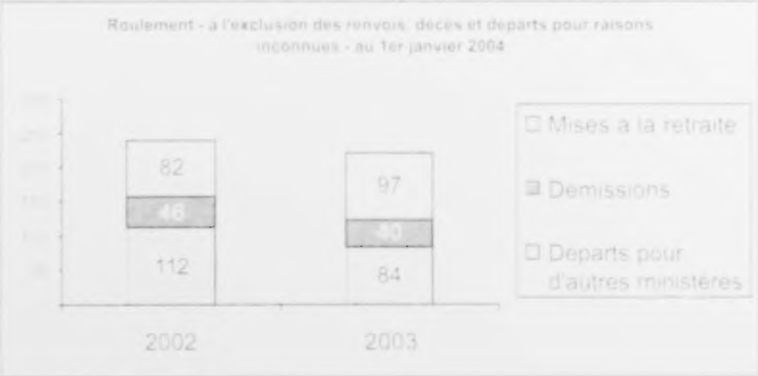
Les « horaires de travail et congés flexibles » ont été une des pratiques utilisées pour créer un milieu de travail plus propice et aider à retenir les employés. Cette pratique a permis à 16,9 % des employés de TC de comprimer leurs heures de travail hebdomadaires en 2003-2004, comparativement à 14,1 pour 100 en 2002-2003.

En ce qui a trait au rôle de champion assumé par le Ministère relativement à l'initiative interministérielle de collectivité de la réglementation/inspection (R/I), Transports Canada a continué à mettre l'accent sur la constitution d'une collectivité de la réglementation/inspection efficace. En plus de ses efforts avec les experts critiques et les plans de transfert des connaissances, le Ministère a poursuivi son utilisation active du répertoire national des candidatures en R/I. Le nombre d'employés nouvellement embauchés a en conséquence dépassé le nombre de départs par attrition dans les groupes techniques. Il convient toutefois de noter que les résultats en matière de rétention continuent à être compromis, au sein de la collectivité de la R/I, car le personnel de navigation aérienne, les ingénieurs et les inspecteurs techniques font

Transports Canada renouvelle et retient efficacement l'expertise

Tout au long de la période de planification, le Ministère a continué à mettre l'accent sur la création d'un environnement qui favorise la rétention, le recrutement et l'apprentissage à la grandeur de l'organisation, ainsi qu'au sein de groupes spécifiques, comme le groupe de la réglementation/inspection.





Transports Canada a continué à promouvoir l'utilisation de processus de dotation basés sur les compétences et d'outils d'évaluation nationaux normalisés dans des domaines spécifiques, pour faire progresser le renouvellement de l'expertise.

En 2003, le nombre d'employés embauchés a dépassé de 64 le nombre de départs par attrition (423 par rapport à 359), soit une augmentation de 1,4 pour 100 de l'effectif total. Le Ministère a maintenu un taux de roulement de 6,1 pour 100, par rapport aux deux années précédentes.

Les « horaires de travail et congés flexibles » ont été une des pratiques utilisées pour créer un milieu de travail plus propice et aider à retenir les employés. Cette pratique a permis à 16,9 % des employés de TC de comprimer leurs heures de travail hebdomadaires en 2003-2004, comparativement à 14,1 pour 100 en 2002-2003.

En ce qui a trait au rôle de champion assumé par le Ministère relativement à l'initiative interministérielle de collectivité de la réglementation/inspection (R/I), Transports Canada a continué à mettre l'accent sur la constitution d'une collectivité de la réglementation/inspection efficace. En plus de ses efforts avec les experts critiques et les plans de transfert des connaissances, le Ministère a poursuivi son utilisation active du répertoire national des candidatures en R/I. Le nombre d'employés nouvellement embauchés a en conséquence dépassé le nombre de départs par attrition dans les groupes techniques. Il convient toutefois de noter que les résultats en matière de rétention continuent à être compromis, au sein de la collectivité de la R/I, car le personnel de navigation aérienne, les ingénieurs et les inspecteurs techniques font

partie des groupes qui présentent la plus forte proportion d'employés admissibles à la retraite au cours des cinq prochaines années.

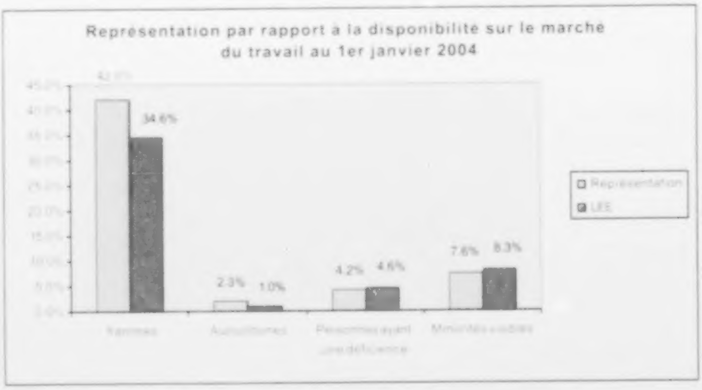
Depuis le 1[er] avril 2004, Santé Canada est le nouveau champion de l'initiative de R/I du gouvernement. Si Transports Canada ne jouera plus un rôle de direction, il demeurera un partenaire actif dans l'initiative et collaborera étroitement avec Santé Canada à assurer une transition en douceur.

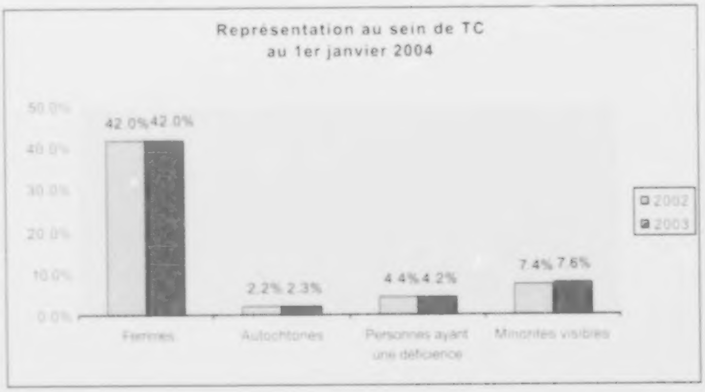
Pour plus d'information sur l'initiative de R/I, visiter le site www.ricommunity.gc.ca/menu_f.asp?lang=f.

Transports Canada a un effectif représentatif et diversifié

Tout au long de la période de planification, Transports Canada a poursuivi sa Stratégie sur la diversité. Le Ministère a tenu différentes activités, comme les séances de dialogue sur la diversité, pour aider à sensibiliser davantage les employés et la direction aux questions de diversité et d'équité en matière d'emploi.

Tout comme en 2002, les efforts faits au cours de la dernière année pour maintenir et améliorer la représentation des quatre groupes désignés ont produit des résultats inégaux. La représentation des Autochtones a continué à dépasser la disponibilité sur le marché du travail. La proportion actuelle de membres des minorités visibles dépasse la disponibilité sur le marché du travail[1] dans toutes les grandes catégories d'emploi[2], à l'exception de la catégorie de la direction et de la catégorie technique[3], où un écart de représentation substantiel persiste. La représentation globale des personnes ayant une déficience a diminué au cours de la dernière année, portant l'écart de représentation





[1] *Nota.- Les chiffres utilisés datent de 1996. Les nouvelles données statistiques sur la disponibilité sur le marché du travail publiées au printemps de 2004 sont en cours d'analyse et seront utilisées pour les comparaisons futures.*

[2] *Les catégories d'emploi sont les suivantes : Direction, Scientifique et Professionnel, Administratif et Service extérieur, Technique, Soutien administratif et Exploitation.*

[3] *La catégorie technique inclut les groupes suivants : Navigation aérienne, Soutien technologique et scientifique, Électronique, Techniciens divers, Soutien des sciences sociales, Inspection technique.*

à 0,4 %. La représentation des femmes est bonne dans l'ensemble et dépasse actuellement la disponibilité sur le marché du travail (externe) dans toutes les catégories d'emploi, à l'exception de la petite catégorie des employés d'exploitation[4].

Avec l'entrée en vigueur des nouvelles politiques sur les langues officielles en avril 2004, le Ministère s'est assuré de la mise en place des mécanismes et outils appropriés pour favoriser la conformité aux nouvelles lignes de conduite. En 2003-2004, le Comité exécutif de gestion de Transports Canada a approuvé une stratégie pour le programme de langues officielles et a déterminé les priorités du Ministère en matière de langues officielles pour l'année 2004-2005. Différents outils ont été mis au point et diffusés. Un de ces outils, la brochure *Une simple question de respect* a été publiée sur le site Internet de l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada en tant que pratique optimale (la brochure est disponible à l'adresse www.hrma-agrh.gc.ca/ollo/tools-outils/pg/goodpracticesbonnespratiques_f.asp). Au 1er janvier 2004, la population de Transports Canada se composait de 72,8 pour 100 d'anglophones et de 27,2 % de francophones, un ratio qui est demeuré constant au cours des dernières années.

Transports Canada s'efforce de fournir un milieu de travail habilitant et propice
Transports Canada a fait preuve de leadership en matière d'amélioration continue des relations patronales-syndicales. À cet égard, un cadre ministériel de consultation syndicale-patronale a été élaboré et approuvé par la haute direction de Transports Canada et les présidents nationaux des syndicats à l'automne de 2003. En outre, un certain nombre d'initiatives patronales-syndicales ont vu le jour, à savoir : élaboration des lignes de conduite de Transports Canada touchant l'utilisation des courriels par les représentants syndicaux, séances d'information conjointes données par l'Union canadienne des employés des transports sur la compréhension et l'interprétation de la convention collective, et communiqués syndicaux-patronaux sur la mise en oeuvre de la convention collective du groupe Navigation aérienne. Ces initiatives favorisent l'approche coopérative privilégiée par la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* et encouragent le recours à des pratiques optimales en matière de gestion des ressources humaines grâce à une communication continue et à un dialogue soutenu entre la haute direction et les représentants syndicaux.

4.4.4 Accessibilité et connectivité

La gestion de l'information et de la technologie est essentielle à une prestation efficace des programmes. La technologie continue à changer la façon dont nous travaillons et interagissons, tant entre nous qu'avec les intervenants et le public. Notre travail dans ce domaine est régi par les besoins opérationnels internes et les priorités gouvernementales, et inclut l'amélioration de la prestation des services à la grandeur du Ministère, l'adoption de nouvelles façons de répondre aux besoins des citoyens en matière d'accès à l'information publique et aux services, la protection de la vie privée, une réponse plus rapide aux lettres et questions, et la participation des intervenants au processus d'élaboration des politiques.

---

[4] *La catégorie des employés d'exploitation inclut les groupes suivants : Pompiers, Manoeuvres et hommes de métier, Services divers.*

Les exemples ci-dessous de projets axés sur les activités ont été terminés en 2003-2004. Ces projets ont pris avantage de la technologie pour fournir des solutions novatrices en réponse aux défis du Ministère.

- Pour combattre le vol d'identité et la contrefaçon, Transports Canada a mis au point un document infalsifiable et un processus sécurisé de collecte de l'information et de délivrance des brevets aux officiers et aux mécaniciens. Le Système de délivrance des brevets de capacité (SDBC) est la méthode la plus avancée et la plus sûre au monde de délivrance des titres aux gens de mer. D'autres pays ont adopté des éléments du SDBC.

- Des améliorations récentes aux systèmes maritimes ont révolutionné la façon dont les inspecteurs consignent et transmettent l'information sur les inspections. Ces améliorations incluent un accès opportun à des données exactes, la consolidation automatisée des données clés sur le rendement en provenance de différentes sources en vue de l'analyse des risques, la capacité à effectuer des recherches intelligentes sur les politiques et les règlements, et un moyen sûr pour les propriétaires et les exploitants de planifier et de suivre leurs besoins en matière d'inspection/certification. Ces améliorations ont entraîné une augmentation de la productivité des inspecteurs, une réduction de la probabilité d'erreurs d'inspection et une amélioration de la sécurité dans l'industrie canadienne du transport maritime.

- La bibliothèque virtuelle externe de Transports Canada, appelée Passerelle de recherches sur les transports au Canada, permet à tous les Canadiens d'avoir accès aux outils de recherche sur les transports. La Passerelle de recherches sur les transports au Canada procure aux chercheurs, aux étudiants, à l'administration gouvernementale et à l'industrie un guichet unique pratique pour l'accès aux ressources, en matière de recherche sur les transports. Voir le site www.tc.gc.ca/ctrg-prtc/fr/menu.aspx.

Pour renforcer l'ajustement et la gestion des ressources financières liées à la gestion de l'information / technologie de l'information (GI/TI) au soutien des objectifs du Ministère, le cadre de régie de GI/TI du Ministère a été révisé, des comités de régie de haut niveau ont été créés et des investissements en GI/TI ont été recommandés au soutien de la prestation des programmes. Du travail a également été effectué sur un outil de vérification de la capacité de GI afin de fournir à la haute direction une compréhension de la capacité du Ministère relativement aux activités associées à la gestion de l'information et à l'élaboration de la stratégie de GI de Transports Canada.

Gouvernement en direct (GED)

Transports Canada s'est engagé à assurer une prestation efficace des services aux citoyens et poursuit ses efforts de mise en oeuvre de services en direct. L'orientation stratégique de Transports Canada en matière de GED a été révisée de manière à assurer que les investissements du Ministère en matière de GI/TI, de transformation des activités et de GED soutiennent la prestation des programmes et répondent aux besoins des intervenants. Pour des exemples de services en direct, lesquels ont été bien reçus des intervenants externes, consulter le site Services maritimes en direct à l'adresse www.marineservices.gc.ca/ et le site Voyage accessible à l'adresse www.accesstotravel.gc.ca/. Depuis janvier 2003, quelque 466 579 personnes ont consulté le site Services maritimes en direct et 699 046 personnes ont consulté le service en

direct Voyage accessible, qui fournit de l'information sur les transports accessibles et les déplacements partout au Canada dans le but de faciliter et améliorer les déplacements des Canadiens qui ont une déficience.

Transports Canada a effectué des sondages sur le GED auprès des intervenants externes pour les portails Services maritimes en direct et Voyage accessible. L'objectif des sondages était de permettre à Transports Canada d'être mieux positionné et mieux en mesure de maintenir une présence en direct adaptée aux besoins. La plupart des répondants ont indiqué que ces services en direct sont d'excellentes ressources qui réduisent le temps et le nombre de contacts requis pour obtenir de l'information utile et exacte. Le soutien aussi entier accordé à ces services en direct valide manifestement tant la valeur de ces portails pour la population canadienne que les mérites des investissements dans ces initiatives en ligne.

Au cours de la dernière année, Transports Canada a continué de participer à un certain nombre d'initiatives qui procurent des avantages horizontaux grâce à l'application de solutions électroniques aux processus d'appel d'offres, d'acquisition, de paiement et de facturation. Par exemple :

- Transports Canada fait partie des quatre ministères qui ont piloté à la grandeur de l'administration la mise en oeuvre d'une initiative de GED horizontale qui permettra des améliorations importantes de l'efficience grâce à l'automatisation du processus intégré d'acquisition des biens et services.

- À titre d'un des ministères responsables du Regroupement Oracle Financials, Transports Canada représente les intérêts collectifs de cinq ministères (Transports Canada, Pêches et Océans Canada, Affaires indiennes et du Nord Canada, Environnement Canada, et Service correctionnel du Canada) et deux agences (Bureau du vérificateur général et Agence de logement des Forces canadiennes).

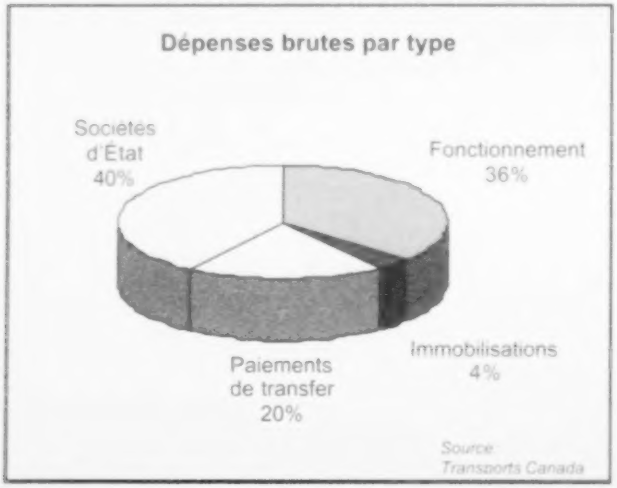
Ces initiatives faciliteront l'obtention, par les clients de Transports Canada, d'une information financière intégrée sur les programmes et les activités du Ministère, et fourniront des renseignements fiables et pertinents sur les ressources requises pour atteindre les résultats visés par les programmes, mesurer le rendement des programmes et améliorer les services à l'intention des citoyens.

Pour plus d'information sur l'orientation stratégique de Transports Canada en matière de GI/TI, visiter le site : http://www.tc.gc.ca/ged/planstrategiquegi-ti.htm. Pour des renseignements additionnels sur l'initiative de gouvernement en direct du gouvernement du Canada, visiter le site : www.gol-ged.gc.ca.

5.0 Annexes

5.1 Coup d'œil sur les dépenses du Ministère

Les dépenses brutes de Transports Canada durant l'exercice 2003-2004 ont atteint 1,7 milliard $; leur ventilation suit.



La plus grande partie des dépenses, soit quelque 690 millions $ ou 40 %, sont imputables aux sociétés d'État. L'Autorité canadienne de la sûreté du transport aérien a reçu 351 millions $ et VIA Rail 264 millions $; le reste est imputable à Marine Atlantique Inc. à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

Les dépenses brutes de fonctionnement totalisent 635 millions $, représentant 36 % du total des dépenses. De ce montant, 54 % a été consacré à la rémunération des employés et aux avantages sociaux; le reste a servi à payer les services professionnels en informatique, en formation et aux études, à des postes comme les déplacements, l'entretien et les services d'utilité publique. Approximativement 47 % des dépenses de fonctionnement de Transports Canada ont été payés à même les recettes disponibles.

Un montant additionnel de 358 millions $, représentant 20 % des dépenses a été affecté aux subventions et contributions (paiements de transfert). Voici une ventilation des principaux postes de dépenses :

- Paiement de 64 millions $ à Ridley Terminals Inc. en remboursement d'un prêt
- Un apport de 57 millions $ au programme stratégique d'infrastructures routières pour l'amélioration des routes
- Une contribution de 52 millions $ aux provinces pour l'amélioration de leurs routes
- Une subvention de 51 millions $ à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland
- Un apport de 32 millions $ au programme d'aide pour les immobilisations aéroportuaires
- Subvention de 24 millions $ à la province de Colombie-Britannique au titre des services de transport par traversier des marchandises et des passagers.

Transports Canada n'a consacré que 64 millions $ à ses immobilisations, soit seulement 4 % de l'ensemble de ses dépenses; cette somme à été consacrée à des projets d'entretien et à des projets environnementaux.

5.2 Sommaire des autorisations de dépenser du Ministère

Tableau 1 Besoins financiers par autorisation

Crédit	Nom du programme et ETP total *(milliers $)*	2003 -2004				
		Total du budget principal des dépenses	Total des dépenses prévues[1]	Autorisations totales	Autorisations totales reçues ou transférées suite au 12 décembre 2003[2]	Autorisations révisées[3]
1	Dépenses de fonctionnement (nettes des recettes)[4,5]	193 798	204 305	268 921	13 501	282 422
5	Dépenses d'immobilisations	82 264	84 064	66 764		66 764
10	Subventions et contributions	401 548	401 548	513 388	(20 708)	492 680
15	Paiements à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc.	33 345	33 345	33 345		33 345
20	Paiements à Marine Atlantique inc.	25 095	25 095	41 595		41 595
25	Paiements à VIA Rail Canada inc.	266 201	266 201	266 201		266 201
30	Paiement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	459 676	459 676	459 676		459 676
35	Paiement à la Queens Quay West Land Corporation	4 000	4 000	4 000	(4 000)	-
40	Paiement à la Société du Vieux-Port de Montréal inc.	-	-	18 400	(18 400)	-
(L)	Ministre des Transports - Traitement et allocation pour véhicule	67	67	69		69
(L)	Paiements au Canadien National pour le pont Victoria à Montréal	3 300	3 300	3 244		3 244
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés[6]	58 464	58 847	59 492	1 275	60 767
(L)	Paiements prévus par les ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	1 900	1 900	983		983
(L)	Subventions versées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	50 400	50 400	51 147		51 147

(Suite à la page suivante)

Sommaire des autorisations de dépenser du Ministère *(suite)*

Tableau 1 Besoins financiers par autorisation *(suite)*

Crédit	Nom du programme et ETP total *(milliers $)*	2003 -2004 Total du budget principal des dépenses	Total des dépenses prévues[1]	Autorisations totales	Autorisations totales reçues ou transférées suite au 12 décembre 2003[2]	Autorisations révisées[3]
(L)	Remboursement des montants portés au crédit des recettes les années précédentes	-	-	397		397
(L)	Dépenses des produits de la vente des biens excédentaires de l'État	-	-	4 812		4 812
	Total pour le Ministère	1 580 058	1 592 748	1 792 434	(28 332)	1 764 103
	Total des ETP reçus/transférés				118,5	

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

(L) : Paiement législatif.

1. *Les totaux des dépenses prévues sont extraits du rapport sur les Plans et Priorités pour 2003-2004*
2. *Autorisations estimatives totales pour l'exercice complet*
3. *Les prochains tableaux sont basés sur les autorisations révisées*
4. *Crédit 1 Le total des autorisations est franc d'un montant de 339 millions $ de recettes disponibles*
5. *Les montants imputés au transfert des services maritimes du ministère de Pêches et Océans ne tiennent compte que des coûts directs. Les montants réels n'ont pas encore été établis à la date de parution de ce rapport; ils le seront après la signature du protocole d'entente entre Transports Canada et le ministère de Pêches et Océans*
6. *Le montant de la contribution au régime d'avantages sociaux des employés (RASE) prévu en raison du transfert des services maritimes du ministère des Pêches et des Océans est estimatif, fondé sur un taux de RASE de 20 %. Cependant, le montant de la contribution au RASE lié au transfert du Secrétariat des sociétés d'État à l'Agence du revenu du Canada et à Environnement Canada (Infrastructure Canada) a été calculé au prorata en fonction des frais touchant le personnel et du RASE de Transports Canada*

(Suite à la page suivante)

Sommaire des autorisations de dépenser du Ministère *(suite)*

Tableau 1.1 Dépenses par autorisation

		2003 - 2004		
Crédit	Nom du programme *(milliers $)*	Total des dépenses réelles	Dépenses réelles totales des autorisations et responsabilités transférées ou reçues suite au 12 décembre 2003 [1]	Dépenses totales révisées [2]
1	Dépenses de fonctionnement (nettes des recettes)[3,4]	262 210	14 007	276 217
5	Dépenses d'immobilisations	61 727		61 727
10	Subventions et contributions	309 110	(5 985)	303 125
15	Paiements à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc.	33 024		33 024
20	Paiements à Marine Atlantique inc.	41 595		41 595
25	Paiements à VIA Rail Canada inc.	264 201		264 201
30	Paiement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	351 415		351 415
35	Paiement à la Queens Quay West Land Corporation	4 000	(4 000)	-
40	Paiement à la Société du Vieux-Port de Montréal inc.	18 400	(18 4000	-
(L)	Ministre des Transports – Traitement et allocation pour véhicule	69		69
(L)	Paiements au Canadien National pour le pont Victoria à Montréal	3 244		3 244
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés[5]	59 492	1 414	60 906
(L)	Paiements prévus par les ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	983		983
(L)	Subventions versées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	51 147		51 147
(L)	Remboursement de montants imputés aux recettes durant les exercices précédents	397		397
(L)	Dépenses des produits de la vente des biens excédentaires de l'État	2 735		2 735
	Total pour le Ministère	1 463 749	(12 964)	1 450 784

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

(L) Paiement législatif.

1. *Total des dépenses réelles pour l'exercice complet.*
2. *Les prochains tableaux sont basés sur les dépenses totales révisées.*
3. *Crédit 1 Le total des dépenses réelles est franc d'un montant de 296 millions $ de recettes disponibles.*
4. *Les montants imputés au transfert des services maritimes du ministère de Pêches et Océans ne tiennent compte que des coûts directs. Les montants réels n'ont pas encore été établis à la date de parution de ce rapport; ils le seront après la signature du protocole d'entente entre Transports Canada et le ministère de Pêches et Océans.*
5. *Le montant de la contribution au régime d'avantages sociaux des employés (RASE) prévu en raison du transfert des services maritimes du ministère des Pêches et des Océans est estimatif, fondé sur un taux de RASE de 20 %. Cependant, le montant de la contribution au RASE lié au transfert du Secrétariat des sociétés d'État à l'Agence du revenu du Canada et à Environnement Canada (Infrastructure Canada) a été calculé au prorata en fonction des frais touchant le personnel et du RASE de Transports Canada*

(Suite à la page suivante)

Sommaire des autorisations de dépenser du Ministère *(suite)*

Tableau 1.2 Incidence de l'annonce faite le 12 décembre 2003

(milliers $)

Fonds transférés à ou reçus de :	Autorisations estimatives totales transférées ou reçues[1]	Dépenses réelles totales attribuables aux autorisations transférées ou reçues pour l'exercice 2003-2004[1]	ETP
Ressources humaines et développement des compétences - Revitalisation du secteur riverain de Toronto			
Crédit 10 Subventions et contributions:	(20 900)	(6 177)	-
Agence du revenu du Canada – Secrétariat de la société de la couronne et frais généraux			
Crédit 1 Dépenses de fonctionnement:	(838)	(597)	(8)
Environnement Canada (Bureau de l'infrastructure du Canada) - Secrétariat de la société de la couronne et frais généraux			
Crédit 1 Dépenses de fonctionnement:	(1 542)	(1 138)	(13)
Pêches et Océans Canada - Sauvetage sécurité et interventions environnementales[2]			
Crédit 1 Dépenses de fonctionnement:	11 578	11 578	71,3
Crédit 10 Subventions et contributions:	192	192	
Pêches et Océans Canada - Services de navigation maritime[2]			
Crédit 1 Dépenses de fonctionnement:	5 578	5 578	68,2
Crédit 35 Paiement à la Queens Quay West Land Corporation	(4 000)	(4 000)	-
Crédit 40 Paiement à la Société du Vieux-Port de Montréal inc.	(18 400)	(18 400)	-
Total transféré ou reçu	(28 332)	(12 964)	118,5

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. *Autorisations estimatives et dépenses réelles totales pour l'exercice complet.*
2. *Les montants imputés au transfert des services maritimes du ministère de Pêches et Océans ne tiennent compte que des coûts directs. Les montants réels n'ont pas encore été établis à la date de parution de ce rapport; ils le seront après la signature du protocole d'entente entre Transports Canada et le ministère de Pêches et Océans.*

5.3 Comparaison entre le total des dépenses prévues et le total des dépenses réelles

2003-2004 Secteur d'activités *(milliers $)*	ETP	Dépenses de fonctionnement brutes [1]	Dépenses d'immobilisations [2]	Paiements de transfert [3]	Sociétés d'État	Total des dépenses brutes	*Moins :* Recettes disponibles	Total des dépenses nettes
Politiques	203	30 181	4 149	70 718	291 296	396 344	558	395 786
	203	*45 481*	*8 339*	*166 227*	*307 796*	*527 843*	*676*	*527 167*
	256	**45 132**	**8 259**	**126 999**	**305 796**	**486 186**	**764**	**485 422**
Programmes et	384	105 056	41 461	366 007	37 345	549 869	289 742	260 127
Cessions	*384*	*130 073*	*35 389*	*359 843*	*33 345*	*558 650*	*285 627*	*273 023*
	404	**84 367**	**34 515**	**212 104**	**33 024**	**364 010**	**238 485**	**125 525**
Sécurité et	3 087	364 619	18 111	18 523	459 676	860 929	47 926	813 003
Sûreté	*3 200*	*399 957*	*11 949*	*21 002*	*459 676*	*892 584*	*51 889*	*840 695*
	3 200	**397 941**	**11 294**	**18 414**	**351 415**	**779 064**	**55 587**	**723 477**
Administration	883	104 540	20 343	-	-	124 883	1 051	123 832
ministérielle	*862*	*108 404*	*15 898*	-	-	*124 302*	*1 084*	*123 218*
	953	**107 080**	**10 394**	-	-	**117 474**	**1 114**	**116 360**
Total	4 557	604 396	84 064	455 248	788 317	1 932 025	339 277	1 592 748
	4 649	*683 915*	*71 575*	*547 072*	*800 817*	*2 103 379*	*339 276*	*1 764 103*
	4 813	**634 520**	**64 462**	**357 517**	**690 235**	**1 746 734**	**295 950**	**1 450 784**
Autres recettes et dépenses :								
– Recettes non disponibles (voir le tableau 5.6.)								26 746
								-
								68 100
– Coût des services fournis par d'autres ministères (autorisations = coût réel)								61 869
								58 040
Coût net du programme								1 627 871
								1 822 143
								1 576 924

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Les caractères normaux indiquent les dépenses prévues. Les *caractères en italiques* indiquent les autorisations totales. Les **caractères gras** indiquent les dépenses réelles.

Les dépenses prévues(caractères normaux) sont tirés du rapport de 2003-2004 des Plans et priorités.

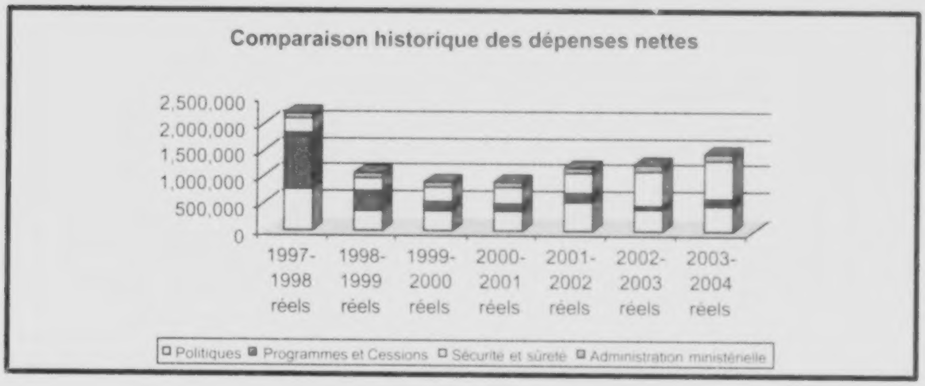
1. *Comprend les paiements législatifs pour les régimes d'avantages sociaux des employés, les allocations du ministre, les remboursements des fonds versés au cours des exercices antérieurs, les paiements prévus par les ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent et le produit de la vente des biens excédentaires de l'État.*
2. *Comprend la fraction des immobilisations du produit de la vente des biens excédentaires de l'État.*
3. *Comprend les paiements législatifs pour le pont Victoria (Montréal) et la subvention relative à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.*

5.4 Comparaison historique des dépenses nettes

Secteur d'activités *(milliers $)*	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	2003-2004 Dépenses prévues	2003-2004 Autorisations totales[1]	2003-2004 Dépenses réelles[2]
Politiques	539 459	404 589	395 786	527 167	**485 422**
Programmes et Cessions	155 647	69 284	256 127	273 023	**125 525**
Sécurité et Sûreté	380 146	627 987	813 003	840 695	**723 477**
Administration ministérielle	118 164	150 692	127 832	123 218	**116 360**
Total budgétaire	**1 193 417**	**1 252 552**	**1 592 748**	**1 764 103**	**1 450 784**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. *La colonne des autorisations totales tient compte des autorisations reçues ou transférées à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.*
2. *La colonne des dépenses réelles tient compte des montants reçus ou transférés à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.*



5.5 Tableau de concordance entre les enjeux stratégiques et les secteurs d'activités

	Résultats stratégiques *(milliers $)*			
Secteur d'activités	**Croissance économique et développement social**	**Un système de transport sûr et sécuritaire**	**Protection de l'environnement**	**Total des dépenses réelles[1]**
Politiques	485 422	-	-	**485 422**
Programmes et cessions	116 771	-	8 754	**125 525**
Sécurité et sûreté	214	722 408	855	**723 477**
Administration ministérielle	76 798	34 908	4 654	**116 360**
Total	**679 204**	**757 316**	**14 264**	**1 450 784**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. *La colonne de total des dépenses réelles tient compte des montants reçus ou transférés à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.*

5.6 Recettes disponibles et recettes non disponibles

Secteur d'activités *(milliers $)*	Recettes réelles 2001-2002[1]	Recettes réelles 2002-2003[1]	2003-2004 Recettes prévues	2003-2004 Autorisations totales	2003-2004 Recettes réelles
Recettes disponibles					
Politiques					
• Prévisions de l'Administration du transport aérien	262	274	160	160	**225**
• Recettes de location	117	111	-	118	**122**
• Recettes internes et externes diverses	202	349	398	398	**417**
	581	734	558	676	**764**
Programmes et Cessions					
• Recettes des Havres et Ports (nettes des commissions)	14 265	11 535	9 126	7 474	**9 763**
• Recettes d'exploitation des aéroports	14 867	18 889	11 380	12 952	**14 103**
• Aéroports — Paiements de loyer et de biens immobiliers	248 271	299 551	268 909	265 075	**214 441**
• Recettes internes et externes diverses	1 004	336	327	126	**178**
	278 406	330 311	289 742	285 627	**238 485**
Sécurité et sûreté					
• Recettes tirées de la réglementation et d'inspection des aéronefs	11 851	12 810	10 118	10 380	**9 938**
• Recettes tirées de la formation des pilotes d'aéronefs	-	-	809	-	**138**
• Recettes internes et externes des services des aéronefs	33 723	26 026	26 397	26 648	**28 862**
• Recettes internes et externes tirées de la réglementation et d'inspection des navires	7 591	8 464	7 329	7 744	**9 371**
• Recettes du programme du Registraire des véhicules importés	-	-	475	475	**1 526**
• Loyers du Centre d'essais de véhicules automobiles	-	-	280	280	**195**
• Inspections des chemins de fer d'intérêt local et autres recettes de sécurité ferroviaire	135	112	63	90	**208**
• Recettes internes et externes des activités de recherche et développement	5 204	3 757	2 420	5 326	**3 870**
• Recettes internes et externes diverses	1 333	1 311	35	946	**1 479**
	59 838	52 479	47 926	51 889	**55 587**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

(Suite à la page suivante)

Recettes disponibles et recettes non disponibles *(suite)*

Secteur d'activités *(milliers $)*	Recettes réelles 2001-2002[1]	Recettes réelles 2002-2003[1]	2003-2004 Recettes prévues	2003-2004 Autorisations totales	2003-2004 Recettes réelles
Administration ministérielle					
• Recettes internes provenant de la formation et du soutien des systèmes	234	124	-	-	-
• Recettes internes et externes des concessions et des locations	927	972	932	762	**930**
• Recettes internes et externes diverses	182	670	119	322	**184**
	1 344	1 765	1 051	1 084	**1 114**
Total des recettes disponibles	**340 170**	**385 289**	**339 277**	**339 277**	**295 950**
Recettes non disponibles					
Recettes non fiscales :					
• Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	4 802	4 856	4 300	-	**(295)**
• Location de wagons-trémies	13 936	15 432	12 000	-	**18 664**
• Allocations des administrations portuaires canadiennes	10 402	9 765	10 446	-	**10 716**
• Rendement des investissements	32	21 410	-	-	**22 958**
• Remboursement des dépenses des années antérieures	1 143	1 057	-	-	**1 999**
• Rajustements des comptes fournisseurs des exercices antérieurs	4 433	5 323	-	-	**1 729**
• Privilèges, licences et permis	49	60	-	-	**5 220**
• Amendes	1 169	1 063	-	-	**974**
• Produit des ventes	1 826	796	-	-	**548**
• Produit de la vente des biens excédentaires de l'État	5 284	4 108	-	-	**2 760**
• Diverses	396	1 256	-	-	**423**
• CTMA Traversier Ltée	-	833	-	-	-
• Vieux-Port de Montréal	-	2 315	-	-	**2 404**
• Dédommagement au titre de la guerre du Golfe contre l'Irak	-	420	-	-	-
• Great West Life – Remboursement de la Société canadienne des ports	-	95	-	-	-
Total des recettes non disponibles	**43 473**	**68 789**	**26 746**	-	**68 100**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. *À la suite d'un examen interne de la gestion financière, les recettes ne sont plus regroupées sous les mêmes rubriques que dans les rapports ministériels de rendement de 2001-2002 et de 2002-2003; toutefois, les totaux sont inchangés.*

5.7 Paiements législatifs

Secteur d'activités *(milliers $)*	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	2003-2004 Dépenses prévues	Autorisations totales[1]	Dépenses réelles[2]
Politiques					
• Régimes d'avantages sociaux des employés (RASE)	2 738	3 126	2 944	3 176	**3 176**
Programmes et Cessions					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	4 552	4 928	4 769	4 502	**4 502**
• Paiements au Canadien National – pont Victoria	3 072	3 300	3 300	3 244	**3 244**
• Subvention versée à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	48 325	48 956	50 400	51 147	**51 147**
• Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	25	-	1 900	983	**983**
• Paiements au titre des ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	1 496	1 742	-	397	**397**
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	-	40	-	-	**-**
	57 470	58 966	60 369	60 273	**60 273**
Sécurité et Sûreté					
• Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	4 223	294	40 511	42 359	**42 359**
• Régimes d'avantages sociaux des employés	34 230	39 116	-	-	**-**
• Paiements versés à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien[3]	-	259 477	-	-	**-**
	38 453	298 887	40 511	42 359	**42 359**
Administration ministérielle					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	8 992	11 194	10 623	10 730	**10 869**
• Allocations du ministre	68	67	67	69	**69**
• Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	2 094	2 798	-	4 811	**2 735**
	11 154	14 059	10 690	15 610	**13 673**
TOTAL DES PAIEMENTS LÉGISLATIFS	**109 814**	**375 039**	**114 514**	**121 418**	**119 481**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. La colonne des autorisations totales tient compte des autorisations reçues ou transférées au titre des Régimes d'avantages sociaux des employés (RASE), à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.

2. La colonne des dépenses réelles tient compte des montants reçus ou transférés au titre des RASE, à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.

3. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a reçu ses propres crédits parlementaires pour l'exercice 2003-2004. Les paiements de Transports Canada ont donc pris fin après l'exercice financier 2002-2003.

5.8 Paiements de transfert

Tableau 1 Sommaire des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

Secteur d'activités *(milliers $)*	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	2003-2004 Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales[1]	Dépenses réelles[2]
SUBVENTIONS						
• Politiques	122 272	23 377	23 987	23 987	23 987	23 975
• Programmes et Cessions	19 800	-	-	-	-	-
• Sécurité et Sûreté	9 069	100	-	-	1 142	1 102
• Administration ministérielle	-	-	-	-	-	-
Total des subventions	151 141	23 477	23 987	23 987	25 129	25 077
CONTRIBUTIONS						
• Politiques	35 722	41 061	49 766	49 766	142 240	103 023
• Programmes et Cessions[3]	194 168	212 388	362 972	362 972	359 843	212 104
• Sécurité et Sûreté	13 378	39 624	18 523	18 523	19 860	17 312
• Administration ministérielle	-	100	-	-	-	-
Total des contributions	243 269	293 173	431 261	431 261	521 943	332 439
TOTAL DES PAIEMENTS DE TRANSFERT	**394 410**	**316 649**	**455 248**	**455 248**	**547 072**	**357 516**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. *La colonne des autorisations totales tient compte des autorisations reçues ou transférées à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.*
2. *La colonne des dépenses réelles tient compte des montants reçus ou transférés à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.*
3. *Comprend les paiements législatifs pour le pont Victoria (Montréal) et pour la subvention relative à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.*

(Suite à la page suivante)

Paiements de transfert *(suite)*

Tableau 2 Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

SUBVENTIONS			2003-2004			
Secteur d'activités *(milliers $)*	**Dépenses réelles 2001-2002**	**Dépenses réelles 2002-2003**	**Budget principal des dépenses**	**Total des dépenses prévues**	**Autorisations totales**[1]	**Dépenses réelles**[2]
Politiques						
• Subvention à la province de Colombie-Britannique au titre des services de transport par traversier des marchandises et des passagers	22 954	23 377	23 987	23 987	23 987	**23 975**
• Subvention aux entreprises aériennes et aux entreprises de services aériens spécialisés du Canada au titre de l'assistance financière en raison des pertes encourues à la suite de la fermeture temporaire de l'espace aérien tel que déterminé par le ministre des Transports.	99 318	-	-	-	-	-
Total des contributions — Politiques	**122 272**	**23 377**	**23 987**	**23 987**	**23 987**	**23 975**
Programmes et cessions						
• Subvention aux aéroports canadiens au titre de l'assistance financière pour améliorer la sûreté et l'embauche de personnel de contrôle dans les aéroports tel que déterminé par le ministre des Transports	19 800	-	-	-	-	-
Total des contributions — Programmes et cessions	**19 800**	-	-	-	-	-

(Suite à la page suivante)

Paiements de transfert *(suite)*

Tableau 2 Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

SUBVENTIONS			2003-2004			
Secteur d'activités *(milliers $)*	**Dépenses réelles 2001-2002**	**Dépenses réelles 2002-2003**	**Budget principal des dépenses**	**Total des dépenses prévues**	**Autorisations totales[1]**	**Dépenses réelles[2]**
Sécurité et sûreté						
• Contribution à l'Organisation de l'aviation civile internationale au titre de la supervision du programme de sûreté	100	100	-	-	-	-
• Contributions aux compagnies aériennes canadiennes au titre de la mise en œuvre immédiate d'améliorations aux procédures de contrôle préembarquement, tel que déterminé par le ministre des Transports	7 589	-	-	-	-	-
• Contributions aux aéroports canadiens au titre de l'installation de systèmes de détection d'explosifs choisis.	1 130	-	-	-	-	-
• Contribution à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) au titre du Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI.	250	-	-	-	42	**42**
• Contributions au titre de la fermeture des passages à niveau	-	-	-	-	100	**60**
• Contribution à l'Aéroport International Macdonald-Cartier d'Ottawa au titre de l'amélioration de la sûreté.	-	-	-	-	1 000	**1 000**
Total des contributions — Sûreté et sécurité	9 069	100	-	-	1 142	**1 102**
TOTAL DES SUBVENTIONS	**151 141**	**23 477**	**23 987**	**23 987**	**25 129**	**25 077**

(Suite à la page suivante)

Paiements de transfert *(suite)*

Tableau 2 Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

CONTRIBUTIONS

Secteur d'activités *(milliers $)*	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	2003-2004 Budget principal des dépenses	2003-2004 Total de dépenses prévues	2003-2004 Autorisations totales[1]	2003-2004 Dépenses réelles[2]
Politiques						
• Contributions aux services ferroviaires voyageurs autres que VIA Rail :						
○ Compagnie de chemin de fer du littoral nord du Québec et du Labrador Inc.	2 000	2 000	-	-	2 333	**2 334**
○ Compagnie de chemin de fer du littoral nord du Québec et du Labrador Inc.- Immobilisations	-	173	-	-	150	**150**
○ Algoma Central Railway Inc.	2 100	2 100	525	525	2 100	**2 100**
○ Commission de transport Ontario Northland	2 500	2 500	-	-	2 500	**2 500**
• Contributions au titre des services de traversier et de cabotage à l'intention des voyageurs et des marchandises	7 895	8 027	8 036	8 036	8 036	**8 036**
• Paiement versé à la Commission canadienne du blé au titre des wagons-trémies pour le transport du grain de l'Ouest du Canada	16 416	16 045	17 495	17 495	13 851	**12 913**
• Allocations versées aux ex-employés des Newfoundland Railways, Steamships and Telecommunications Services cédés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	1 016	964	987	987	892	**891**
• Association des transports du Canada	182	91	188	188	188	**113**

(Suite à la page suivante)

Paiements de transfert *(suite)*

Tableau 2 Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

CONTRIBUTIONS			2003-2004			
Secteur d'activités *(milliers $)*	**Dépenses réelles 2001-2002**	**Dépenses réelles 2002-2003**	**Budget principal des dépenses**	**Total de dépenses prévues**	**Autorisations totales**[1]	**Dépenses réelles**[2]
• Contribution au Canadien National pour le programme de restauration du pont de Québec	600	600	600	600	600	**600**
• Projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto	500	5 200	4 400	4 400	622	**622**
• Société de revitalisation du secteur riverain de Toronto comme contribution au projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto	-	-	-	-	20 278	**5 555**
• Contribution à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto au titre du lien transport aérien- transport ferroviaire	-	-	-	-	19 450	**6 863**
• Programme stratégique d'infrastructures routières :						
o Volet routes	-	-	3 035	3 035	900	**308**
o Postes frontaliers – Planification et intégration	-	330	4 000	4 000	3 560	**959**
o Systèmes de transport intelligent	-	1 264	10 500	10 500	10 500	**1 092**
• Paiement à Ridley Terminals Incorporated au titre du remboursement d'un prêt en souffrance	-	-	-	-	77 000	**64 000**
• Entente d'exploitation d'un service de traversiers avec NFL Holdings Ltd:						
• Service Saint-John-Digby	806	783	-	-	-	**-**
• Systèmes de transport intelligent – Plan de déploiement et d'intégration	1 494	758	-	-	102	**89**
• Société des systèmes de transport intelligent du Canada	125	188	-	-	-	**-**

(Suite à la page suivante)

Tableau 2 Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

CONTRIBUTIONS			2003-2004			
Secteur d'activités *(milliers $)*	**Dépenses réelles 2001-2002**	**Dépenses réelles 2002-2003**	**Budget principal des dépenses**	**Total de dépenses prévues**	**Autorisations totales**[1]	**Dépenses réelles**[2]
• Programme de sensibilisation aux systèmes de transport intelligent	34	-	-	-	-	-
• Contribution à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	54	38	-	-	-	-
• Contribution à la Société de développement économique du Saint-Laurent	-	-	-	-	8	**5**
• Contribution l'Université de Colombie-Britannique au titre de l'exécution d'études sur le transport	-	-	-	-	50	**50**
• Contribution à l'Organisation de l'aviation civile internationale au titre de l'établissement d'un registre international	-	-	-	-	20	**20**
• Transfert à Ressources humaines et développement des compétences de l'initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003					(20 900)	**(6 177)**
Total des contributions — Politiques	**35 722**	**41 061**	**49 766**	**49 766**	**142 240**	**103 023**
Programmes et cessions						
• Contributions au titre de l'exploitation des aéroports municipaux et autres:						
○ Programme initial	2 196	1 752	1 591	1 591	2 878	**2 877**

(Suite à la page suivante)

Paiements de transfert *(suite)*

Tableau 2 Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

CONTRIBUTIONS

Secteur d'activités *(milliers $)*	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	2003-2004 Budget principal des dépenses	Total de dépenses prévues	Autorisations totales[1]	Dépenses réelles[2]
○ Aéroports hors Réseau national des aéroports assujettis à la politique sur les aéroports nationaux	50	-	-	-	-	-
○ Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires	43 314	32 386	44 000	44 000	39 113	**32 210**
• Terre-Neuve et Labrador – Construction de pistes et d'installations connexes au Labrador (Davis Inlet, Île Charlottetown Square, Black Tickle, Paradise River, Île Fogo, Fox Harbour, Cartwright, Makkovik, Mary's Harbour, Nain, Rigolet, Port Hope Simpson, Postville, Hopedale et Williams Harbour)	1 938	588	-	-	1 000	**933**
• Contributions aux provinces en vue de l'amélioration des routes pour accroître l'efficience globale et promouvoir la sécurité tout en favorisant le développement économique, industriel et touristique régional:						
○ Nouveau-Brunswick	14 927	38 382	39 452	39 452	37 889	**37 889**
○ Ententes de développement des routes dans l'Outaouais	4 193	2 302	2 571	2 571	5 129	**5 129**
○ Nouvelle-Écosse	1	-	-	-	-	-
○ Tronçons routiers régionaux - Terre-Neuve et Labrador	14 110	9 829	-	-	3 300	**3 265**

(Suite à la page suivante)

Paiements de transfert *(suite)*

Tableau 2 Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

CONTRIBUTIONS

Secteur d'activités *(milliers $)*	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	2003-2004 Budget principal des dépenses	Total de dépenses prévues	Autorisations totales [1]	Dépenses réelles [2]
○ Accord sur la route transcanadienne – Terre-Neuve et Labrador	33 784	16 303	3 957	3 957	5 469	**5 372**
○ Contribution à l'Île-du-Prince-Edouard au titre de l'aménagement de la route de Greenwich	-	1 100	-	-	63	**26**
• (L) Paiements versés au CN à l'égard de l'élimination des péages sur le pont Victoria à Montréal et des travaux de restauration de la portion routière du pont	3 072	3 300	3 300	3 300	3 244	**3 244**
• (L) Subvention versée au titre de l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	48 324	48 956	50 400	50 400	51 147	**51 147**
• Contribution à la province de l'Île-du-Prince-Edouard au titre des services de police sur le pont de la Confédération	227	230	230	230	230	**230**
• Contribution à la société Sudbury Airport Community Development Corporation au titre des frais engagés en vue de l'amélioration et l'expansion des installations du terminal aérien de Sudbury	264	166	870	870	870	**870**
• Contributions au titre de la cession du réseau des aéroports non-nationaux	-	-	-	-	50	**50**

(L) : Paiement législatif

(Suite à la page suivante)

Paiements de transfert *(suite)*

Tableau 2 Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

CONTRIBUTIONS

Secteur d'activités *(milliers $)*	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	2003-2004 Budget principal des dépenses	Total de dépenses prévues	Autorisations totales[1]	Dépenses réelles[2]
• Contribution à "Ville de Rimouski" au titre des travaux d'infrastructure effectués à l'aéroport de Rimouski	-	-	-	-	320	**156**
• Contribution à la commission aéroportuaire de Comox Valley pour l'érection de structures destinées au transport aérien	-	-	-	-	1 900	**1 235**
• Contribution à Aéroports de Montréal au titre des frais imputables au changement de nom de l'aéroport international Pierre-Elliot-Trudeau	-	-	-	-	50	**50**
• Fonds de cession des ports	21 574	22 102	-	-	23 992	**1 697**
• Sur la route du transport durable	561	95	700	700	515	**490**
• Programme d'aide temporaire en raison de l'élimination des subventions au transport des marchandises dans la Région de l'Atlantique :						
○ Nouvelle-Écosse	661	868	-	-	-	-
○ Québec	90	-	-	-	-	-
○ Île-du-Prince-Edouard	-	72	-	-	-	-
• Contribution à la Cité de North Bay au titre des frais engagés pour agrandir ou remplacer le terminal aéroportuaire de North Bay	2 697	-	-	-	-	-
• Contribution financière à la Hudson Bay Port Company, au titre du transfert du port de Churchill	19	-	-	-	-	-

(Suite à la page suivante)

Paiements de transfert *(suite)*

Tableau 2 Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

CONTRIBUTIONS			2003-2004			
Secteur d'activités ***(milliers $)***	**Dépenses réelles 2001-2002**	**Dépenses réelles 2002-2003**	**Budget principal des dépenses**	**Total de dépenses prévues**	**Autorisations totales[1]**	**Dépenses réelles[2]**
• Contributions – Immobilisations spéciales						
○ Aéroport Thompson	21	300	2 093	2 093	300	**69**
○ Aéroport de Stephenville	37	-	-	-	-	**-**
○ Aéroport de Kapuskasing	110	148	-	-	-	**-**
• Programme stratégique d'infrastructures routières						
○ Volet routes	1 998	25 802	185 158	185 158	155 008	**57 011**
○ Initiative du transport aux postes frontaliers	-	7 667	14 200	14 200	14 200	**7 548**
• Plan d'action 2000 pour le changement climatique :						
○ Programme de démonstration en transport urbain	-	-	12 950	12 950	12 916	**385**
○ Initiatives de transport du fret	-	40	1 500	1 500	260	**221**
Total des contributions — Programmes et cessions	**194 168**	**212 388**	**362 972**	**362 972**	**359 843**	**212 104**
Sécurité et sûreté						
• Code national de sécurité						
○ Terre-Neuve et Labrador	241	241	181	181	241	**241**
○ Île-du-Prince-Edouard	202	202	151	151	202	**202**
○ Nouvelle-Écosse	413	413	310	310	414	**414**
○ Nouveau-Brunswick	296	296	222	222	296	**296**
○ Québec	986	986	739	739	986	**986**
○ Ontario	1 488	1 488	1 116	1 116	1 488	**1 488**
○ Manitoba	-	733	275	275	367	**367**
○ Saskatchewan	386	386	290	290	386	**386**
○ Alberta	680	680	510	510	680	**680**
○ Colombie-Britannique	515	516	387	387	515	**515**
○ Territoires du Nord-Ouest	175	175	131	131	175	**175**
○ Territoire du Yukon	175	175	131	131	175	**175**

(Suite à la page suivante)

Paiements de transfert *(suite)*

Tableau 2 Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

CONTRIBUTIONS			2003-2004			
Secteur d'activités ***(milliers $)***	**Dépenses réelles 2001-2002**	**Dépenses réelles 2002-2003**	**Budget principal des dépenses**	**Total de dépenses prévues**	**Autorisations totales [1]**	**Dépenses réelles [2]**
• Paiements au titre de l'aménagement des passages à niveau, approuvés en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*	7 495	7 495	7 495	7 495	7 440	**7 440**
• Contributions à l'Association des chemins de fer du Canada pour l'Opération Gareautrain	200	200	200	200	200	**200**
• Paiements à d'autres gouvernements et à ses organismes internationaux au titre de l'exploitation et de l'entretien d'aéroports, d'aides à la navigation aérienne et autres installations destinées au transport aérien	-	-	385	385	-	-
• Contribution aux compagnies aériennes au titre de l'amélioration de la sûreté des cabines de pilotage	-	25 368	6 000	6 000	6 000	**3 452**
• Contribution à l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa au titre des modifications apportées à la sécurité	-	-	-	-	103	**103**
• Contribution à l'Association canadienne de l'aviation d'affaires	126	269	-	-	-	-
• Montant reçu du ministère des Pêches et Océans au titre des programmes de sauvetage et de sécurité et d'interventions environnementales à la suite de la réorganisation du 12 déc. 2003.					192	**192**
Total des contributions — Sécurité et sûreté	**13 378**	**39 624**	**18 523**	**18 523**	**19 860**	**17 312**

(Suite à la page suivante)

Paiements de transfert *(suite)*

Tableau 2 Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

CONTRIBUTIONS			2003-2004			
Secteur d'activités *(milliers $)*	**Dépenses réelles 2001-2002**	**Dépenses réelles 2002-2003**	**Budget principal des dépenses**	**Total de dépenses prévues**	**Autorisations totales[1]**	**Dépenses réelles[2]**
Administration ministérielle						
• Contribution à Society for 100th Anniversary of Flight	-	100	-	-	-	-
Total des contributions Administration ministérielle	**-**	**100**	**-**	**-**	**-**	**-**
TOTAL DES CONTRIBUTIONS	**243 269**	**293 173**	**431 261**	**431 261**	**521 943**	**332 439**
Total des paiements de transfert	**394 410**	**316 649**	**455 248**	**455 248**	**547 072**	**357 516**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. *La colonne des autorisations totales tient compte des autorisations reçues ou transférées à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.*
2. *La colonne des dépenses réelles tient compte des montants reçus ou transférés à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.*

5.9 Prêts, investissements et avances par secteur d'activités

Secteur d'activités *(milliers $)*	Solde réel 2001-2002	Solde réel 2002-2003	2003-2004 Budget principal des dépenses	2003-2004 Solde de dépenses prévues	2003-2004 Autorisations totales	2003-2004 Solde réel
Programmes et cessions						
• Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John	25 024	24 152	-	23 152	-	**23 481**
• Prêt aux Administrations aéroportuaires canadiennes	-	19 221	-	18 595	-	**18 595**
• Prêts assumés de l'ex-Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	716	692	-	686	-	**179**
Total des soldes en cours sur les prêts – Programmes et cessions	25 740	44 065	-	42 433	-	**42 255**
Politiques						
• Investissement dans Ridley Terminals Inc.	90 000	90 000	-	90 000	-	**90 000**
Administration ministérielle						
• Investissement dans la Monnaie royale canadienne[1]	-	40 000	-	-	-	-
TOTAL DES PRÊTS, INVESTISSEMENTS ET AVANCES	**115 740**	**174 065**	-	**132 433**	-	**132 255**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. *Suite au transfert de la Monnaie royale canadienne du ministre des Transports au ministre du Revenu national, l'investissement dans la Monnaie royale canadienne est maintenant présenté dans le RMR 2003-2004 de l'Agence du revenu du Canada.*

5.10 Passif éventuel

	Au		
Type de passif éventuel *(milliers $)*	**31 mars 2002**	**31 mars 2003**	**31 mars 2004**
Garanties d'obligations et emprunts	64 147	63 000	-
Litiges[1]	8 340	7 855	**33 404**
TOTAL DU PASSIF ÉVENTUEL	72 487	70 855	**33 404**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. *Dans le RMR de 2002-2003, on déclarait deux types de litiges : « Blessures ou décès » et « Rupture de contrat ». Après l'examen interne de la gestion financière, ces deux rubriques sont réunies en une seule, intitulée « Litiges ».*

5.11 Principales initiatives en matière de réglementation

Objectif de l'initiative en matière de réglementation	Résultats attendus	Critère de mesure du rendement	Résultats acquis
Examen du *Règlement sur les systèmes informatisés de réservation (SIR) canadiens* en vue de réduire le fardeau réglementaire, conformément aux exigences d'un marché fluctuant rapidement, des percées technologiques et de l'évolution d'autres administrations.	Modification du règlement de 1995 sur les systèmes informatisés de réservation pour l'adapter à l'évolution du marché.	Publication du projet de modification du règlement sur les SIR à l'automne de 2003. Les parties intéressées ont été consultées et elles appuient majoritairement les modifications proposées. La version définitive, fruit des consultations, publiée au printemps de 2004.	Le nouveau Règlement sur les SIR a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en octobre 2003. On a longuement consulté les parties intéressées, d'autres ministères et les hautes instances d'autres administrations. Le règlement définitif a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en mai 2004.
Modification de la *Loi sur l'aéronautique* pour traiter de la gestion de la fatigue, de l'assurance-responsabilité, des systèmes de gestion des compagnies aériennes, de l'analyse et de la production de rapports sur les données de sécurité et des nouveaux outils d'exécution et d'observation.	Harmoniser les exigences législatives aux besoins de l'industrie.	L'adoption du *Projet de loi sur l'aéronautique* par le Parlement se traduira par une amélioration de la sécurité aérienne.	Il y a eu prorogation du Parlement avant que le projet de modification ne soit adopté. On entend présenter le projet de loi au cours de 2004-2005.
Réforme de toute la réglementation, des normes et des documents relevant de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC de 2001).	Phase 1: Plus de cent règlements seront refondus en quelque 30 nouveaux règlements d'ici la fin de 2006. Phase 2: Environ 35 règlements actuels seront refondus en quelque 11 nouveaux règlements.	La publication de nouveaux règlements et de règlements modifiés dans la Partie II de la *Gazette du Canada* a été approuvée. Les nouveaux règlements sont plus modernes, rationnels et conformes à la LMMC de 2001.	La Phase 1 de la réforme de la réglementation en vertu de la LMMC de 2001 s'est étalée sur l'ensemble de la période de rapport de l'exercice 2003-2004. Elle devrait se conclure à la fin de l'année 2006.
Modification du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* pour donner plus de pouvoir au programme de contrôle des non-voyageurs.	Restreindre l'accès aux zones réglementées aux détenteurs de laissez-passer ou taux personnes ayant fait l'objet d'un contrôle.	Prévenir l'accès des personnes non autorisées dans les zones réglementées.	Meilleur contrôle de l'accès aux zones réglementées.

5.12 Initiatives horizontales

NOM DE L'INITIATIVE : SÛRETÉ MARITIME		NOM DU OU DES MINISTÈRES RESPONSABLES : TRANSPORTS CANADA
Date de lancement : 2001	**Date de clôture :** En cours	**Affectation financière Fédérale totale :** 172,5 millions $

Description de l'i nitiative:

L'initiative concernant la sûreté maritime est une initiative majeure visant à améliorer la sûreté des ports, des voies navigables et des eaux territoriales du Canada. Parmi les volets couverts par cette initiative figurent :

- Surveillance et contrôle accrus du trafic maritime
- Meilleure coordination et consultations plus étendues en matière de sûreté maritime
- Programmes d'attestation de sécurité pour les employés du secteur maritime
- Nouvelles exigences relatives aux visas des marins étrangers membres d'équipages de navires canadiens
- Installation de nouveaux outils de détection dans les ports du Canada et visant la surveillance des conteneurs
- Augmentation des ressources de la GRC consacrées aux interventions d'urgence et au soutien de la sûreté maritime
- L'initiative concernant la sûreté maritime permettra au Canada de respecter les normes et obligations internationales, dont celles que définit actuellement l'Organisation maritime internationale (OMI).

Ces mesures permettront également au Canada de maintenir sa position concurrentielle face à ses partenaires commerciaux du monde, du fait qu'il répondra à leurs exigences en matière de sûreté maritime.

Résultat(s) partagé(s) :

Les activités et les résultats partagés en matière de sûreté maritime sont :

Principales activités :

- Connaissance du secteur – surveillance et contrôle accrus du trafic maritime
- Réactivité – Ajout de ressources consacrées aux interventions d'urgence et au soutien de la sûreté
- Protection – Comprenant des programmes d'attestation de sécurité pour les employés du secteur maritime travaillant dans des zones réglementées et de nouvelles exigences en matière de visa pour les marins étrangers faisant partie d'équipages canadiens ainsi que l'installation dans les ports canadiens d'outils de détection pour le contrôle des conteneurs.
- Collaboration – Meilleure coordination et consultations plus étendues en matière de sûreté maritime

Résultat final :

Amélioration de la sûreté des ports, des voies navigables et des eaux territoriales du Canada.

(Suite à la page suivante)

NOM DE L'INITIATIVE : SÛRETÉ MARITIME	NOM DU OU DES MINISTÈRES RESPONSABLES : TRANSPORTS CANADA

Structure de gouvernance :
Le Gouvernement du Canada a mis sur pied le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM), sous l'égide de Transports Canada; il a pour mandat la définition et la coordination des interventions du gouvernement fédéral à l'appui des objectifs du Canada en matière de sûreté publique et de lutte au terrorisme maritime et en matière d'application des exigences internationales concernant la sécurité maritime . Conformément aux directives du GTISM, chaque ministère intéressé assume les responsabilités suivantes, annoncées en janvier 2003 :

Transports Canada: Dirige les initiatives gouvernementales en matière d'amélioration de la sûreté maritime. Direction du GTISM. Mise au point d'une réglementation conforme aux nouvelles exigences de l'Organisation maritime internationale; Supervision de la sûreté maritime et exécution (Phase I) et Programme d'attestations de sécurité dans les zones maritimes réglementées (programme qui sera exécuté avec l'aide de la GRC et du Service canadien du renseignement de sécurité.

Ministère des Pêches et Océans Canada (MPO)/Garde côtière canadienne : Partenaire de l'amélioration des connaissances du secteur dans la zone économique exclusive du Canada, chargé de l'augmentation des activités de surveillance et de la mise en place d'une infrastructure terrestre d'un Système d'identification automatique et de la mise au point d'un mécanisme de poursuite longue portée des navires. En outre, durant la période couverte par le rapport, le MPO a accru sa capacité d'intervention en mer lors d'incidents relatifs à la sûreté maritime Le maintien en service du LORAN-C, un système de radionavigation longue portée et de positionnement soutient nos initiatives de collaboration avec les États-Unis.

Citoyenneté et Immigration: Imposition de visas aux marins qui se joignent à des équipages canadiens (en collaboration avec le Service canadien du renseignement de sécurité.
Amélioration du contrôle des passagers et des équipages.

Sécurité publique et Protection civile Canada: Tenue d'exercices de lutte au terrorisme.

Agence des services frontaliers du Canada : Installation de matériel de détection des radiations dans les ports choisis.

Gendarmerie royale du Canada : Projet concernant les ports nationaux; Formation d'une équipe d'intervention d'urgence.

Défense nationale : Contribution à l'amélioration de la collaboration et de la coordination par le biais d'un programme d'échange de données et de gestion de l'information maritime; amélioration de la surveillance du territoire par l'utilisation d'un réseau de radars haute fréquence à ondes de surface à pour surveiller les secteurs côtiers les plus achalandés .

(Suite à la page suivante)

NOM DE L'INITIATIVE :
SÛRETÉ MARITIME

Partenaires fédéraux	Nom des programmes	Affectation totale (milliers $)	Dépenses prévues pour 2003-2004 (milliers $)	Dépenses réelles en 2003-2004 (milliers $)	Résultats prévus en 2003-2004	Résultats acquis en 2003-2004
1. Transports Canada	a) Fonds de coordination de la sûreté maritime	2003-2004 à 2007-2008 : 16 200 $ en cours : 2 000 $	5 100 $	950 $	Affectation de ressources au soutien de projets ponctuels ou courts menés par des ministères ou des organismes en vue d'améliorer la coordination des travaux visant la sûreté maritime entre les ministères et organismes fédéraux et avec d'autres administrations s'intéressant à la sûreté maritime.	Système de gestion des renseignements et d'échange de données maritimes – élaboration d'un concept d'exploitation du soutien à l'étude de définition du projet en 2004-2005.
	b) Définition de la réglementation de l'OMI	3 200 $	1 100 $	1 060 $	Principaux résultats (18 premiers mois) : L'application des engagements internationaux pris par le Canada, notamment ceux sur les modifications apportées à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et du Code international de sécurité des navires et des installations portuaires en juillet 2004 ont grandement contribué à l'amélioration de notre sûreté.	Non disponible (N.d.)
	c) Programme de surveillance et d'application de la loi sur la sûreté maritime	2003-2004 : 1 000 $ 2004-2005 à 2007-2008 : 13 500 $ Courant : 3 000 $	1 000 $	678 $	Sûreté accrue à bord des navires et dans les installations portuaires par la mise en application de normes minimales.	N.d.

(Suite à la page suivante)

Initiatives horizontales *(suite)*

NOM DE L'INITIATIVE :
SÛRETÉ MARITIME

Partenaires fédéraux	Nom des programmes	Affectation totale (milliers $)	Dépenses prévues pour 2003-2004 (milliers $)	Dépenses réelles en 2003-2004 (milliers $)	Résultats prévus en 2003-2004	Résultats acquis en 2003-2004
	d) Programme d'attestations de sécurité dans les zones maritimes réglementées	2003-2004 à 2007-2008 : 11 800 $ Courant : 2 000 $	3 600 $	1 323 $	L'installation des infrastructures requises pour surveiller l'accès aux zones maritimes réglementées sera terminée à l'automne 2004. Le traitement des attestations de sécurité des transports s'effectuera au rythme de 10 000 par année.	N.d.
2. Ministère des Pêches et Océans (MPO) et Garde côtière canadienne	a) Système d'identification automatique et système longue portée d'identification et de poursuite des navires.	2003-2004: 1 500 $ 2004-2005: 4 500 $ 2005-2006: 11 500 $ 2006-2007: 8 500 $ à compter de 2007-2008 : 1 500 $	1 500 $	1 500 $	Financement obtenu en vertu d'approbations préliminaires de projet en 2003-2004 en vue de l'élaboration d'un document d'approbation définitive de projet et de la poursuite des tests d'évaluation.	L'approbation définitive de projet a été accordée par le Conseil du Trésor. Les tests d'évaluation sont terminés.
	b) Patrouilles de surveillance aérienne (MPO)	À compter de 2003-2004 : 2 000 $	2 000 $	2 000 $	• Augmentation du nombre d'heures de patrouille. • Soutien de l'échange de données entre les ministères. • Interopérabilité accrue.	• Le nombre d'heures de patrouille a été accru d'environ 40 %. • Le ministère de la Défense nationale a obtenu des informations améliorées.

(Suite à la page suivante)

NOM DE L'INITIATIVE : SÛRETÉ MARITIME						
Partenaires fédéraux	**Nom des programmes**	**Affectation totale (milliers $)**	**Dépenses prévues pour 2003-2004 (milliers $)**	**Dépenses réelles en 2003-2004 (milliers $)**	**Résultats prévus en 2003-2004**	**Résultats acquis en 2003-2004**
3. Citoyenneté et Immigration Canada et Service canadien du renseignement de sécurité	a) Contrôle des passagers et des équipages	3 600 $	3 600 $	2 800 $	• Conception et exécution de la formation en sûreté maritime. • Affectation d'agents de sûreté maritime dans diverses régions dont la C.-B., l'Atlantique, Terre-Neuve et Québec; en tout, 21 agents à plein temps ont été ont été nommés. • Rédaction d'un manuel de politiques et procédures à l'intention des agents. • Recherche et acquisition de matériel spécialisé à l'intention des agents de sûreté maritime dont des vestes de flottaison, des lampes de poche anti-étincelles, des chaussures, etc.	• 21 agents à temps plein ont été engagés dans les régions de l'Atlantique, de la C.-B. et du Québec. • Un cours sur la sûreté maritime a été mis au point et donné aux nouveaux agents. • On a fourni aux agents le matériel spécialisé dont ils avaient besoin. • Un manuel sur les politiques et les procédures a été rédigé à l'intention des agents.
	b) Visas pour les marins qui s'engagent dans des équipages canadiens	500 $	700 $	500 $	• Réduction marquée du nombre de marins tentant d'entrer illégalement au Canada. • Réduction de 90% des 51 personnes qui se prétendent marin et qui débarquent chaque année dans les aéroports canadiens. • Réduction de 90% des 85 personnes interceptées alors qu'elles tentaient de voyager au Canada à la faveur de documents acquis frauduleusement.	La levée de l'exemption de détenir un visa est entrée en vigueur le 11 juin 2003. Aucune donnée n'a été compilée.

(Suite à la page suivante)

Initiatives horizontales *(suite)*

4. Sécurité publique et Protection civile Canada	Exercices de formation à la lutte au terrorisme	174 $	174 $	40 $ Au cours de l'exercice 2003-2004, certains facteurs ont influé sur le calendrier de travail et sur la planification des dépenses imputables à cette initiative. Parmi les principaux, soulignons la tenue en avril et mai de l'exercice canado-américain TOPOFF 2 qui était une priorité nationale, la mise au point d'un Protocole concernant les incidents maritimes prérequis à la tenue d'exercices maritimes, puisqu'il définit les rôles et responsabilités des intervenants et la constitution du nouveau ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile. La création de ce ministère a entraîné une révision du Protocole concernant les incidents maritimes puisqu'il créait une nouvelle structure de commandement et de contrôle au sein du gouvernement du Canada.	• Sensibilisation à l'importance des ressources que le fédéral doit consacrer à la lutte au terrorisme et à l'entente qui doit exister entre les premiers intervenants, d'autres paliers de gouvernements et nos partenaires internationaux. • Promotion des méthodes exemplaires de lutte au terrorisme. • Repérage des points faibles et des points à améliorer en s'assurant de l'harmonisation des ententes nationales de lutte au terrorisme en considérant une menace fluctuante. • Établissement de liens plus forts entre tous les organismes canadiens de lutte au terrorisme. • Démonstration auprès de nos partenaires internationaux de la capacité du Canada de réagir efficacement aux incidents maritimes.	Établissement d'un calendrier de travail, de jalons de planification et d'objectifs et enjeux stratégiques pour les deux premiers exercices maritimes.

(Suite à la page suivante)

Initiatives horizontales *(suite)*

NOM DE L'INITIATIVE : SÛRETÉ MARITIME						
Partenaires fédéraux	**Nom des programmes**	**Affectation totale (milliers $)**	**Dépenses prévues pour 2003-2004 (milliers $)**	**Dépenses réelles en 2003-2004 (milliers $)**	**Résultats prévus en 2003-2004**	**Résultats acquis en 2003-2004**
5. Agence des services frontaliers du Canada	Matériel de détection des radiations	9 500 $	5 300 $	500 $ 4 systèmes au carbone	Mise en place de technologies de dépistage des radiations dans les ports maritimes de Vancouver, Montréal, Halifax et Saint- John pour vérifier tous les conteneurs qui entrent au Canada.	Un appareil de dépistage au carbone a été installé dans chaque port; le processus d'acquisition de détecteurs des radiations aux points d'entrée est enclenché.
6. Ministère de la Défense nationale	Radar haute fréquence à ondes de surface dans quatre ou cinq stations	N.d.	N.d.	N.d.	Mise en place d'un réseau de quatre ou cinq stations de Radar haute fréquence à ondes de surface (qui seront intégrées aux deux stations similaires existantes.	Le projet est en marche.
7. Gendarme-rie royale du Canada	Formation d'une équipe d'intervention d'urgence	2 600 $	600 $	600 $	• Nouveau financement pour une équipe d'intervention d'urgence armée, spécialisé dans l'abordage de navires. • Évaluation des besoins en formation. • Rédaction de normes applicables aux cours de formation et de lignes directrices nationales. • Formation des instructeurs. • Les cours seront donnés durant l'exercice 2004-2005.	N.d
TOTAL		N.d.	N.d.	N.d.		

(Suite à la page suivante)

Initiatives horizontales *(suite)*

NOM DE L'INITIATIVE : SÛRETÉ MARITIME
Observations sur les écarts : On a observé des progrès considérables dans le cadre de la plupart des projets approuvés en vertu du Fonds de coordination de la sûreté maritime. Cependant, quelques projets doivent faire l'objet d'une mise au point plus précise, car leur incidence sur les activités du Ministère est beaucoup plus complexe que prévu. Les ministères effectuent des évaluations et des analyses supplémentaires, afin de s'assurer que l'on prend rapidement des mesures à l'égard de toutes les questions (c.-à-d., techniques et juridiques), et ainsi garantir une mise en oeuvre rapide et uniforme.
Résultats obtenus par les partenaires extérieures au gouvernement fédéral: N.d.
Personne-ressource: Gerry Frappier, Directeur général, Sécurité maritime, Transports Canada

(Suite à la page suivante)

Nom de l'initiative : VISION SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2010		**Nom du ou des ministères responsables :** TRANSPORTS CANADA
Date de lancement : 2000	**Date de clôture :** 2010	**Affectation financière Fédérale totale :** 21,2 millions $

Description de l'initiative:

Vision sécurité routière 2010 est un plan à long terme visant à faire des routes canadiennes les routes les plus sûres au monde d'ici 2010. Tous les ministres des transports et de la sécurité routière ont adopté le plan à l'automne 2000.

La principale différence entre Vision sécurité routière 2010 et son prédécesseur (Vision sécurité routière 2001) s'observe au niveau de la fixation d'objectifs nationaux quantifiés (réduire de 30 % le nombre moyen d'usagers tués ou gravement blessés sur les routes au Canada d'ici 2010) et de sous-objectifs applicables aux principaux problèmes de sécurité routière (p. ex., port de la ceinture de sécurité, dispositifs de retenue des nourrissons et des enfants, alcool au volant, sécurité des routes rurales et sécurité des véhicules commerciaux). L'objectif national sera atteint si le nombre de décès et de blessures graves diminue de 900 et de 5 500 respectivement d'ici 2010. En 2002, le Canada se classait au huitième rang des pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques pour le nombre de décès par milliard de kilomètres parcourus.

On trouvera de plus amples renseignements sur les efforts déployés par le Canada pour faire des routes canadiennes les routes les plus sûres au monde à l'adresse Internet www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vision/menu.htm.

Résultat(s) partagé(s) :

Tous les efforts de partenariat appuient au moins l'un des quatre objectifs stratégiques de Vision sécurité routière 2010 — sensibilisation accrue aux problèmes de sécurité routière; amélioration des communications et de la collaboration entre organismes responsables de la sécurité routière; renforcement des mesures d'exécution; amélioration des méthodes de collecte et la qualité des données nationales sur la sécurité routière — qui se traduiront par une sécurité routière accrue pour tous les Canadiens.

(Suite à la page suivante)

Initiatives horizontales *(suite)*

Nom de l'initiative: VISION SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2010

Nom du ou des ministères responsables : TRANSPORTS CANADA

Structure de gouvernance :

Un cadre de responsabilité englobant des groupes de travail composés de tous les intervenants, tant des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux que les grandes organisations publiques et privées a été mis en œuvre en vue de la définition et de l'exécution des initiatives qui permettront d'atteindre les objectifs fixés. Chaque année, un rapport résumant les activités entreprises et les progrès accomplis en vue de la réalisation des objectifs de la Vision est soumis au Comité des sous-ministres.

Partenaires fédéraux	Nom des programmes	Affectation totale (milliers $)	Dépenses prévues pour 2003-2004 (milliers $)	Dépenses réelles en 2003-2004 (milliers $)	Résultats prévus en 2003-2004	Résultats acquis en 2003-2004
1. Transports Canada	Vision sécurité routière 2010	21 235 $	Les dépenses prévues de Transports Canada sont reliées à l'ensemble des programmes de Vision sécurité routière 2010 - 21 235 $.	Les dépenses prévues de Transports Canada sont reliées à l'ensemble des programmes de Vision sécurité routière 2010 - 21 235 $.	L'objectif national est de diminuer le nombre moyen de décès ou de blessures graves d'usagers de la route de 30% pour la période de 2008 à 2010 comparativement à la moyenne pour les années de 1996 à 2001.	Les données de 2003-2004 ne sont pas encore disponibles.
2. Gendarmerie royale du Canada	Données non disponibles.					
3. Santé Canada						
Total		N.d.	N.d.	N.d.		

Observations sur les écarts : N.d.

Résultats obtenus par les partenaires extérieures au gouvernement fédéral: N.d.

Personne-ressource : Paul Gutoskie, Gestionnaire, Vision sécurité routière, Transports Canada

5.13 Achats et marchés

Rôle que jouent les achats et marchés dans l'exécution des programmes :

Les achats et les marchés jouent un rôle central dans l'exécution du programme du Ministère. Ils permettent à ce dernier d'obtenir des conseils et des services hautement spécialisés à l'appui de ses politiques et de l'exécution de ses programmes.

Aperçu de la façon dont Transports Canada gère sa fonction de passation des marchés :

Les opérations d'achats de Transports Canada sont décentralisées, et les spécialistes désignés des achats sont répartis entre l'Administration centrale et les Régions. En outre, Transports Canada délègue divers niveaux de pouvoirs d'acquisition à ses gestionnaires et à ses spécialistes des marchés. Le pouvoir d'acheter des articles de faible valeur délégué aux gestionnaires leur permet de répondre immédiatement à leurs exigences opérationnelles. Les spécialistes des acquisitions possédant de grandes compétences et une vaste expérience se chargent des demandes plus complexes et des autres besoins.

Le cadre des délégations de Transports Canada est conçu pour faciliter les processus d'approvisionnement du Ministère.

Un comité ministériel d'examen des marchés s'assure de la conformité de ceux-ci aux politiques, aux lignes directrices et aux directives du Secrétariat du Conseil du Trésor et approuve tous les marchés à fournisseur unique dont la valeur dépasse 25 000 $.

Le Ministère accorde en moyenne 7 000 marchés par année, représentant une valeur approximative de 35,5 millions $. Ces chiffres ne tiennent pas compte des appels d'offres faits par l'entremise de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) ni des marchés que ce ministère signe au nom de Transports Canada.

Progrès et nouvelles initiatives permettant d'adopter des pratiques efficaces et rentables d'achat :

Le Ministère possède un réseau Intranet dans lequel les gestionnaires et le personnel peuvent consulter des bulletins sur divers aspects des mécanismes d'approvisionnement, un guide sur l'équipement et les marchés réservé exclusivement aux gestionnaires et des documents d'information spécifique à l'intention des spécialistes des marchés. Divers cours sur les marchés ont également été élaborés et offerts régulièrement aux gestionnaire et au personnel.

5.14 Information sur l'imputation aux clients extérieurs

Par souci de cohérence avec les rapports antérieurs sur l'imputation aux clients extérieurs, le présent tableau a été établi à partir des directives s'appliquant au *Rapport ministériel sur le rendement de 2002-2003* et de la *Politique d'imputation aux clients extérieurs* du Secrétariat du Conseil du Trésor. Nous savons que la *Politique d'imputation aux clients extérieurs* est actuellement à l'étude en raison de l'entrée en vigueur, le 31 mars 2004, de la *Loi sur les frais d'utilisation*. Toutefois, lors de la rédaction du rapport, il n'existait pas encore d'interprétation gouvernementale officielle des modalités d'application de la nouvelle loi. Transports Canada a indiqué d'un fond **ombré** les imputations aux clients extérieurs susceptibles d'être des « frais d'utilisation » aux termes de la *Loi sur les frais d'utilisation*. Les parties **non-ombrées** correspondent à des exceptions à la *Politique d'imputation aux clients extérieurs* qui ne sont pas, à notre avis, des « frais d'utilisation » au sens de la *Loi sur les frais d'utilisation*.

Activité de recettes/ d'imposition de frais	Type de recettes/ frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004[1] (milliers $)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers $)	Coût estimatif total[2] (milliers $)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
PROGRAMMES ET CESSIONS									
Aéroports – Concessions	Location et utilisation de biens publics	*Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux* http://lois.justice.gc.ca/fr/F-8.4/index.html	Non disponible N. d.	855	N. d.	N. d.	N. d.	Les contrats de concession font l'objet d'un appel d'offres.	N. d.
Aéroports – Ventes	Vente de biens et de produits d'information	*Loi sur la gestion des finances publiques* http://lois.justice.gc.ca/fr/F-11/index.html	N. d.	112	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.

(Suite à la page suivante)

Information sur l'imputation aux clients extérieurs *(suite)*

Activité de recettes/ d'imposition de frais	Type de recettes/ frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004[1] (milliers $)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers $)	Coût estimatif total[2] (milliers $)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Aéroports Locations	Location et utilisation de biens publics	*Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux* http://lois.justice.gc.ca/fr/F-8.4/index.html	N. d.	5 282	N. d.	N. d.	N. d.	Les baux fonciers sont négociés en fonction de la valeur de la propriété établie par TPSGC, en vertu de la politique sur les biens immobiliers. Les locations d'espaces sont établies de la même façon dans le périmètre des aérogares.	N. d.

(Suite à la page suivante)

Information sur l'imputation aux clients extérieurs *(suite)*

Activité de recettes/ d'imposition de frais	Type de recettes/ frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004[1] (milliers $)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers $)	Coût estimatif total[2] (milliers $)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Aéroports – Redevances générales d'aérogare, redevances d'atterrissage, redevances de stationnement des aéronefs, RDSA, à l'adresse : www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/la/reglements/120/la129a/la129a.html	Services à caractère non réglementaire	Paragraphe 4.4(2) de la *Loi sur l'aéronautique* (http://lois.justice.gc.ca/fr/A-2/index.html), et section 2 du Décret autorisant la prise de règlements ministériels – *Règlement sur les redevances des services aéronautiques*	N. d.	4 518	20 231 Coût des services directs aux bénéficiaires [3] : 18 008	N. d.	N. d.	Les associations qui représentent l'industrie reçoivent par voie de lettre des renseignements sur les propositions du Ministère de modifier les redevances et sont invitées à formuler leurs commentaires. Les employés aéroportuaires discutent également des propositions avec les clients dans chaque aéroport. La proposition et le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation feront l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Ce mécanisme permet de tenir les partenaires informés.	N. d.

(Suite à la page suivante)

Information sur l'imputation aux clients extérieurs *(suite)*

Activité de recettes/ d'imposition de frais	**Type de recettes/frais**	**Pouvoir d'établissement des recettes/des frais**	**Recettes prévues 2003-2004[1] (milliers $)**	**Recettes réelles 2003-2004 (milliers $)**	**Coût estimatif total[2] (milliers $)**	**Normes de service**	**Résultat sur le rendement**	**Consultations et analyses**	**Gestion des différends**
Aéroports – Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports, à l'adresse : www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/la/reglements/130/la131/la131.html#COU40H.KENORP.75YVFE.B	Services à caractère non réglementaire	Paragraphe 4.4(2) de la *Loi sur l'aéronautique* (lois.justice.gc.ca/fr/A-2/index.html) et section 2 du Décret autorisant la prise de règlements ministériels – *Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports*	N. d.	225	1 856	N. d.	N. d.	Les redevances et le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation font l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada*.	N. d.
Aéroports Paiements versés aux administrations aéroportuaires	Location et utilisation de biens publics	*Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux* lois.justice.gc.ca/fr/F-8.4/index.html	240 918 Exercice 2004-2005 : 283 438 Exercice 2005-2006 : 292 961 Exercice 2006-2007 : 301 012	213 393	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.

(Suite à la page suivante)

Information sur l'imputation aux clients extérieurs *(suite)*

Activité de recettes/ d'imposition de frais	Type de recettes/frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004[1] (milliers $)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers $)	Coût estimatif total[2] (milliers $)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Aéroports – Paiement de loyers et de biens immobiliers	Vente de biens et de produits d'information	*Loi sur la gestion des finances publiques* lois.justice.gc.ca/fr/F-11/index.html	1 298 Exercice 2004-2005 : 1 298 Exercice 2005-2006 : 3 181 Exercice 2006-2007 : 3 611	1 298	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Ports – Locations	Location et utilisation de biens publics	*Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux* lois.justice.gc.ca/fr/F-8.4/index.html	N. d.	2 374	N. d.	N. d.	N. d.	Les baux sont négociés en fonction de la valeur de la propriété établie par TPSGC, en vertu de la Politique en matière de biens immobiliers.	N. d.

(Suite à la page suivante)

Information sur l'imputation aux clients extérieurs *(suite)*

Activité de recettes/ d'imposition de frais	Type de recettes/ frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004[1] (milliers $)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers $)	Coût estimatif total[2] (milliers $)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Ports – Recettes des ports publics : services publics, droits d'amarrage, de quayage et de port, droits exigés aux ports publics, à l'adresse : www.tc.gc.ca/programmes/ports/menudroitsportspublics.htm	Services à caractère non régle-mentaire	*Loi maritime du Canada* lois.justice.gc.ca/fr/C-6.7/index.html	N. d.	9 000	Coût des services directs aux bénéficiaires[3] : 50 800	N. d.	N. d.	Les fonctionnaires du Ministère avisent les usagers et les intervenants de toute modification apportée aux droits des ports publics avant l'entrée en vigueur de ces changements. On trouvera les avis aux intervenants à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/ports/consultations.htm	N. d.
Ports – Baux/licences	Services à caractère régle-mentaire	*Loi maritime du Canada* (paragraphe 71(1)) www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/lmc/loi/lmc-a.html	N. d.	63	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.

(Suite à la page suivante)

Information sur l'imputation aux clients extérieurs *(suite)*

Activité de recettes/d'imposition de frais	Type de recettes/frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004[1] (milliers $)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers $)	Coût estimatif total[2] (milliers $)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
SÉCURITÉ ET SÛRETÉ									
Sécurité aérienne – Ventes	Vente de biens et de produits d'information	*Loi sur la gestion des finances publiques* lois.justice.gc.ca/fr/F-11/index.html	242	242	N. d.	Directive de l'Aviation civile n° 35 : www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/dir35.htm	N. d.	Site Web www.tc.gc.ca/AviationCivile/communications/publications.htm	Voir site Web: www.tc.gc.ca/aviationCivile/AssuranceQualite/AQ/plaintes/menu.htm

(Suite à la page suivante)

Information sur l'imputation aux clients extérieurs *(suite)*

Activité de recettes/d'imposition de frais	Type de recettes/frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004[1] (milliers $)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers $)	Coût estimatif total[2] (milliers $)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Sécurité aérienne – Droits réglementaires	Services à caractère réglementaire	*Loi sur l'aéronautique* (lois.justice.gc.ca/fr/A-2/index.html), *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), que l'on trouvera à l'adresse : www.tc.gc.ca/aviationcivile/ServReg/Affaires/RAC/menu.htm	9 736	7 962	265 314 Coût des services directs aux bénéficiaires[3] : 74 868	Directive de l'Aviation civile n° 35 www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/dir35.htm On peut consulter les normes relatives aux niveaux de service à l'adresse www.tc.gc.ca/AviationCivile/NiveauxDeService.htm	N. d.	Consultations par le biais du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). La proposition et le Résumé de l'étude d'impact sur la réglementation font l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada*	Voir site Web: www.tc.gc.ca/aviationCivile/AssuranceQualite/AQ/plaintes/menu.htm

(Suite à la page suivante)

Information sur l'imputation aux clients extérieurs *(suite)*

Activité de recettes/ d'imposition de frais	Type de recettes/ frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004[1] (milliers $)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers $)	Coût estimatif total[2] (milliers $)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Sécurité aérienne – Formation	Vente de biens et de produits d'information	Directive de l'Aviation civile n° 3 (www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/dir3.htm)	809	108	N. d.	Directive de l'Aviation civile n° 35 : www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/dir35.htm	N. d.	Site Web www.tc.gc.ca/aviationcivile/formation/cours/menu.htm	Voir site Web: www.tc.gc.ca/aviationCivile/AssuranceQualite/AQ/plaintes/menu.htm
Sécurité aérienne – Recouvrement des coûts des inspections	Services à caractère réglementaire	*Règlement de l'aviation canadien*, article 104, (lois.justice.gc.ca/fr/A-2/DORS-96-433/1187.html - rid-1203), et Directive de l'Aviation civile n° 3 (www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/dir3.htm)	1 935	1 935	N. d.	Directive de l'Aviation civile n° 35 : www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/dir35.htm	N. d.	*Gazette du Canada* et site Web www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/dir3.htm	Voir site Web: www.tc.gc.ca/aviationCivile/AssuranceQualite/AQ/plaintes/menu.htm

(Suite à la page suivante)

Information sur l'imputation aux clients extérieurs *(suite)*

Activité de recettes/d'imposition de frais	Type de recettes/ frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004[1] (milliers $)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers $)	Coût estimatif total[2] (milliers $)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Services des aéronefs – Services d'entraînement au vol	Services à caractère non réglementaire	Autorité contractante du ministre	N. d.	2 029	N. d.	Service décrit dans le contrat	N. d.	Selon les lignes directrices sur les approvisionnements et les marchés de gestion du matériel	N. d.
Sécurité maritime – Droits au titre des inspections, des sondages, des services, etc. Dernière modification en: 1995-1996	Services à caractère réglementaire	Divers règlements en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (lois.justice.gc.ca/fr/S-9/index.html) notamment le *Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur*, le *Tarif des droits d'immatriculation et de délivrance de permis des navires*; etc. Pour les règlements et les droits, voir l'adresse : www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/lmmc/menu.htm	7 800 Exercice 2004-2005: 7 800 Exercice 2005-2006: 7 800 Exercice 2006-2007: 7 800	9 393	64 393 Coût des services directs aux bénéficiaires [3]:42 464 Exercice 2004-2005: 64 393 Exercice 2005-2006: 64 393 Exercice 2006-2007: 64 393	N. d.	N. d.	Consultations par le biais du Conseil consultatif maritime canadien. La proposition et le Résumé de l'étude d'impact sur la réglementation font l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Selon les besoins, suivi auprès des intervenants durant ce processus.	Renseignements à l'adresse : www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/lmmc/loi/parts/partf-vi.html#COU40H.KENORP.XRNXNE.582

(Suite à la page suivante)

Information sur l'imputation aux clients extérieurs *(suite)*

Activité de recettes/ d'imposition de frais	Type de recettes/ frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004[1] (milliers $)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers $)	Coût estimatif total[2] (milliers $)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Sécurité maritime – Recouvrement des coûts des inspections	Services à caractère régle-mentaire	*Loi sur la marine marchande du Canada* lois.justice.gc.ca/fr/S-9/index.html	N. d.	17	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Sécurité routière – Recherche et développement	Services à caractère non régle-mentaire	Accords de recherche	N. d.	384	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Registraire des véhicules importés	Services à caractère non régle-mentaire	Marché de services	N. d.	1 526	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Centre d'essais pour véhicules automobiles	Utilisation de biens publics	Marché de services	N. d.	195	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Sécurité ferroviaire – Droits d'inspection	Services à caractère régle-mentaire	Accords	N. d.	208	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Recherche et développement	Services à caractère non régle-mentaire	Frais d'utilisation établis en vertu de l'utilisation des contrats	N. d.	997	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.

(Suite à la page suivante)

Information sur l'imputation aux clients extérieurs *(suite)*

Activité de recettes/ d'imposition de frais	Type de recettes/frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004[1] (milliers $)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers $)	Coût estimatif total[2] (milliers $)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
POLITIQUES									
Locations	Location et utilisation de biens publics	*Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux* lois.justice.gc.ca/fr/F-8.4/index.html	N. d.	123	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Prévisions relatives aux services aériens	Services à caractère non réglementaire	Accords	N. d.	225	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
ADMINISTRATION MINISTÉRIELLE									
Locations	Location et utilisation de biens publics	*Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux* lois.justice.gc.ca/fr/F-8.4/index.html	N. d.	743	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.

1. *Les recettes prévues indiquées pour les exercices 2004-2005, 2005-2006 et 2006-2007 ont été approuvées lors de la mise à jour annuelle des niveaux de référence.*
2. *Les coûts sont estimatifs et calculés selon les charges réparties selon les dépenses courues.*
3. *Les coûts des services directs aux bénéficiaires sont calculés conformément à la méthode utilisée par le passé pour déterminer les droits. Ainsi, les coûts sont divisés en coût de service aux utilisateurs de services (Services directs aux bénéficiaires) et en coûts assumés par les contribuables (Services indirects aux bénéficiaires). Comme exemples de frais généraux, soulignons les frais de définition et d'application de normes de sûreté et sécurité, de surveillance de l'observation des normes de sécurité, etc.*

5.15 Évaluations et vérifications

Vérifications effectuées en 2003-2004 :

- Vérification des programmes de contribution aux aéroports
- Vérification des accords d'exploitation et de contribution relatifs aux quais de l'État situés à Annapolis Royal et à Walton
- Vérification des ententes de contribution visant les quais de l'État situés à Hantsport et à Iona et la jetée B du quai de Pictou
- Vérifications de bénéficiaires du Programme de cession des ports
- Vérification des services ferroviaires aux voyageurs non assurés par Via Rail
- Vérification de l'Opération Gareautrain
- Vérification des marchés de services
- Vérification de divers ports de la Région du Pacifique
- Vérifications régionales du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires.

Certain des rapports de vérification sont disponibles à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm.

Évaluations terminées en 2003-2004:

- Évaluation des services voyageurs non assurés par Via Rail en région éloignée
- Évaluation du programme de coopération internationale
- Évaluation des services subventionnés de traversier dans la Région de l'Atlantique
- Évaluation du programme de contributions de Transports Canada pour soutenir le Code national de sécurité à l'intention des transporteurs routiers
- Évaluation de l'Opération Gareautrain – Contribution à l'Association des chemins de fer du Canada
- Évaluation du Fonds de cession des ports
- Évaluation du programme de reconnaissance et de récompense
- Évaluation du recrutement postsecondaire à TC – Enquête auprès des gestionnaires de l'embauche
- Évaluation du programme de déploiement et d'intégration des systèmes de transport intelligents
- Évaluation du programme de cession des aéroports qui ne font pas partie du Réseau national des aéroports
- Évaluation du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

Nos bureaux

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA

Site Web :
www.tc.gc.ca

Adresse postale :
Transports Canada
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Renseignements généraux :
Téléphone : (613) 990-2309
Télécopieur : (613) 954-4731

Centre des services de bibliothèque et de recherche :
Téléphone : (613) 998-5128

BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA

Région de l'Atlantique
95, rue Foundry
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 8K6
Téléphone : (506) 851-7316

Région du Québec
700, Leigh Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
Téléphone : (514) 633-2714

Région de l'Ontario
4900, rue Yonge
Toronto (Ontario)
M2N 6A5
Téléphone : (416) 952-2170

Région des Prairies et du Nord
344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
Téléphone : (204) 984-8105

Région du Pacifique
620-800, rue Burrard
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6Z 2J8
Téléphone : (604) 666-3518

Autres sources d'information disponibles en direct

Voyage accessible : www.accesstotravel.gc.ca/.

Lois relevant des compétences exclusives ou partagées du Ministre des Transports: www.tc.gc.ca/lois-reglements/listedeslois/menu.htm.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) : : www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/2003/1577-03-001/menu.htm

Sécurité aérienne : www.tc.gc.ca/AviationCivile/menu.htm

Fonds pour l'infrastructure frontalière et Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique : www.infrastructure.gc.ca/bif/index_f.shtml?menu32 et www.infrastructure.gc.ca/csif/index_f.shtml?menu33

Comité national canadien de l'Association mondiale de la route (CNC-AIPCR): www.cnc-piarc-aipcr.ca/fr/piarc_defaut.htm

Aviation civile : www.tc.gc.ca/civilaviation

Plan de gestion des sites contaminés : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sitescontamines/menu.htm

Représentativité – Faire place au changement : www.hrma-agrh.gc.ca/ee-fpac/index_f.asp

Préparatifs d'urgence : www.tc.gc.ca/vigilance/spu/preparatifs_durgence/menu.htm.

Systèmes des transports intelligents : www.its-sti.gc.ca

Examen de la gestion de la Stratégie de développement durable de Transports Canada 2001-2003 : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/sommaire03/menu.htm

Initiatives en transport maritime : www.tc.gc.ca/pol/fr/transport_maritime/menu_f.htm

Sécurité maritime : www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm

Sûreté maritime : www.tc.gc.ca/vigilance/spu/maritime/menu.htm

Normes sur le transport routier : www.tc.gc.ca/pol/fr/camionnage_autocar/menufr.htm.

Cadre de politiques en matière de langues officielles : www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/hrpubs/OffLang/olpf-cplo_f.asp

(Suite à la page suivante)

Autres sources d'information disponibles en direct *(suite)*

Recommandations des comités parlementaires et réponses du gouvernement :
www.parl.gc.ca/InfocomDoc/37/2/TRAN/Studies/Reports/tranrp02-f.htm
www.parl.gc.ca/common/committee.asp?Language=F

Cession de ports: www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm

Sécurité routière: www.tc.gc.ca/securiteroutiere/menu.htm

PSIR – Routes: www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm

PSIR – Intégration du système canadien de transport — Postes frontaliers et études:
www.tc.gc.ca/pol/fr/brochuref/crossingsf.htm

Transport maritime de courte distance :
www.tc.gc.ca/pol/fr/transport_maritime/shortseaS_f/menu_f.htm

Frontière intelligente : www.dfait-maeci.gc.ca/can-am/menu-fr.asp?mid=1&cat=10

Rapport annuel sur les transports au Canada en 2003 :
www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2003/toc_f.htm

Centre de développement des transports : http://www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm

Transport des marchandises dangereuses: www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm

Statistiques sur la sécurité des transports par Mode:
www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2003/4_f.htm.

Initiatives de Transports Canada relatives au changement climatique:
www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementsclimatiques/menu.htm

Stratégie de développement durable 2004-2006 de Transports Canada:
www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0406/menu.htm

Cadre de responsabilisation de gestion du Secrétariat du Conseil du Trésor (CRG): www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_f.asp

Rapport annuel de VIA Rail: : www.viarail.ca/entreprise/ra/2003/

Index

A

Accessibilité · 19, 54, 72
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) · 7, 42
Aviation civile · 21, 38, 39, 43, 49, 89

C

Cadre du marché · 17
Changement climatique · 6, 54, 55, 60, 62, 100
Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires · 45
Comité consultatif sur le transport accessible · 19
Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent · 53

F

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique · 3, 26, 29
Fonds de cession des ports · 35, 97
Fonds sur l'infrastructure frontalière · 3, 26, 29

G

Gouvernement en direct · 73

I

Industrie aérienne · 8, 20
Initiatives de transport aux passages frontaliers · 25, 26, 28

L

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale · 25, 58
Loi de 1987 sur la sécurité des véhicules automobiles · 49
Loi maritime du Canada · 22, 35
Loi sur l'aéronautique · 50, 106
Loi sur les aéroports du Canada · 31
Loyer des aéroports · 20, 31

O

Organisation maritime internationale · 14, 38, 45, 107

P

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) · 3, 31, 135
Programme de cession d'aéroports hors RNA · 32
Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR) · 3, 25, 76, 92

R

Recommandations du comité parlementaire · 7
Réseau national des aéroports (RNA) · 8, 32, 58
Réseau routier national · 25

S

Sécurité des transports · 42, 111
Sécurité du transport terrestre · 43
Sécurité ferroviaire - Direction 2006 · 40, 51
Sécurité maritime · 38, 44, 52, 108
Sites contaminés · 6, 57
Stratégie de développement durable · 6, 55, 59
Sur la route du transport durable · 6, 56, 63, 97
Sûreté maritime · 46, 107
Surveillance de l'industrie du transport aérien · 21
Système de gestion environnementale · 58
Système de transport intelligent (STI) · 53, 92, 133

T

Transport de marchandises dangereuses · 39, 42
Transport et manutention des grains · 23
Transport maritime · 11, 19, 22, 33
Traversiers · 33

V

Vision sécurité routière 2010 · 51, 67, 117, 118
Voie maritime du Saint-Laurent · 10, 13, 34, 53, 77
Vol 2005 · 39